



The Permanent Representative
 Le Représentant Permanent

№ ПБ 7.2.3-438/23.02.2018

Brussels, 23/02/2018

Subject: *updated National Implementation Plan of OPE TSI under Commission Regulation (EU) 2015/995 amending Decision 2012/757/EU*

DEAR MR BALDWIN,

Please find enclosed a letter signed by Mr Ivaylo Moskovski – Minister of Transport, Information Technology and Communications of the Republic of Bulgaria, regarding an updated National Implementation Plan of OPE TSI under Commission Regulation (EU) 2015/995 of 8 June 2015 amending Decision 2012/757/EU concerning the technical specification for interoperability relating to the “operation and traffic management” subsystem of the rail system in the European Union.

I avail myself of this opportunity to express my highest considerations to you.

Sincerely yours,



DIMITER TZANTCHEV,
 Ambassador
 Permanent Representative of the
 Republic of Bulgaria to the European Union

Encl: 79 pages.

MR MATTHEW BALDWIN
 Deputy Director-General
 Coordination of Directorates C, D, E
 DG for MOBILITY AND TRANSPORT
 EUROPEAN COMMISSION
 DM28 – 1049 Brussels
 Belgium

SRD/		DG: M		
A/				
ACTION:		ÉCÉANCE:		
CODE DOSSIER				
28 -02- 2018				
A	B	C	D	E
DG	ASS	001	01	SIAC
DGA	DGA	DGA		
DBC	DCDE	DDE		



REPUBLIC OF BULGARIA
MINISTRY OF TRANSPORT,
INFORMATION TECHNOLOGY AND COMMUNICATIONS

TO:
MR. MATTHEW BALDWIN
DEPUTY DIRECTOR-GENERAL
COORDINATION OF DIRECTORATES C, D & E
DG MOVE, EUROPEAN COMMISSION

Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията	
София 1000, ул. "Дякон Игнатий" №8, тел. 9409/603 568 602 600	
Reg. No. 10-05-16/190216	Дата

COPY TO:
MR. KEIR FITCH
HEAD OF RAIL SAFETY & INTEROPERABILITY UNIT – C4
DG MOVE, EUROPEAN COMMISSION

European Commission
DG Mobility and Transport
B – 1049 Brussels
Offices:
Rue J.-A. Demot, 24-28
B – 1040 Brussels

Subject: *Notification of National Implementing Plan for the Republic of Bulgaria under TSI Commission Regulation (EU) 2015/995 of 8 June 2015 amending Decision 2012/757/EU concerning the technical specification for interoperability relating to the 'operation and traffic management' subsystem of the rail system in the European Union.*

DEAR MR. BALDWIN,

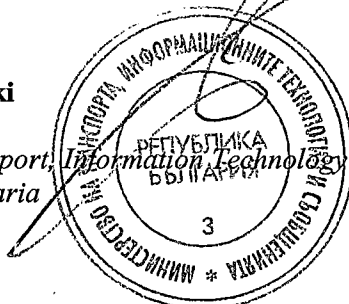
With regard to the obligation of the Republic of Bulgaria as a Member State of the European Union to comply with the requirements of the technical specifications for interoperability (TSI) for the conventional rail system, and the obligation to notify the national implementation plans by Commission Regulation (EU) 2015/995 of 8 June 2015 amending Decision 2012/757/EU concerning the technical specification for interoperability relating to the 'operation and traffic management' subsystem of the rail system in the European Union, I have sent you a National Plan for the Republic of Bulgaria.

Application: National Implementation Plan.

Yours sincerely,

Ivaylo Moskovski

Minister of Transport, Information Technology and Communications
Republic of Bulgaria

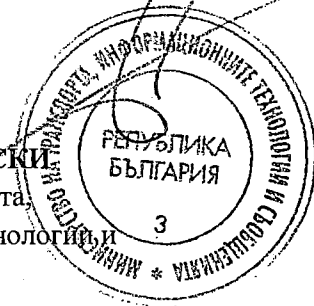




**МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА, ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И
СЪОБЩЕНИЯТА**

ОДОБРЯВАМ:

ИВАЙЛО МОСКОВСКИ
Министър на транспорта,
информационните технологии и
съобщенията



АКТУАЛИЗИРАН НАЦИОНАЛЕН ПЛАН

**за изпълнение на техническа спецификация за оперативна
съвместимост относно подсистемата „Експлоатация и
управление на движението“ на железопътната система в
Европейския съюз**

01/02 ФЕВРУАРИ 2018 г.
гр. София

Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата
„Експлоатация и управление на движението“ на железопътната система в Европейския съюз

СЪДЪРЖАНИЕ

Съкращения.....	3 стр.
Преамбюл.....	6 стр.
1. ВЪВЕДЕНИЕ.....	7 стр.
2. ЦЕЛ.....	7 стр.
3. ОБОСНОВКА.....	8 стр.
3.1. ЕВРОПЕЙСКИ И НАЦИОНАЛНИ ПОЛИТИКИ.....	8 стр.
3.2. МЕТОДИКА ЗА ИЗГОТВЯНЕ НА НПИ.....	16 стр.
4. НАСТОЯЩА СИТУАЦИЯ.....	17 стр.
4.1. АКТУАЛНО СЪСТОЯНИЕ НА ПОДСИСТЕМА ЕУД.....	17 стр.
5. СТРАТЕГИЯ НА НАЦИОНАЛНИЯ ПЛАН ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ТСОС ЕУД.....	29 стр.
5.1. ОБХВАТ НА ПЛАНА.....	31 стр.
5.2. ОПРЕДЕЛЯНЕ НА СТРАТЕГИЯ.....	32 стр.
6. ФИНАНСИРАНЕ.....	75 стр.
7. ПОСЛЕДВАЩИ ДЕЙСТВИЯ И ОБРАТНА ВРЪЗКА.....	78стр.
7.1. АКТУАЛИЗИРАНЕ НА ПЛАНА.....	78 стр.
8. ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	78 стр.

Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата
„Експлоатация и управление на движението“ на железопътната система в Европейския съюз

СЪКРАЩЕНИЯ

АБРЕВИАТУРА	ПЪЛНО НАИМЕНОВАНИЕ
ТСОС ЕУД	Техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Експлоатация и управление на движението“
ТСОС КУС	Техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Контрол, управление и сигнализация“
ERTMS	Европейска система за управление на трафика в железопътния транспорт
ETCS	Европейска система за контрол на трафика
GSM-R	Глобална система за мобилна комуникация на железница
Директива 2008/57/ЕО	Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 година относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността
Директива 2013/9/ЕС	Директива 2013/9/ЕС на ЕК от 11 март 2013 година за изменение на приложение III към Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността
Регламент (ЕС) 2015/995	Регламент (ЕС) 2015/995 на комисията от 8 юни 2015 година за изменение на Решение 2012/757/ЕС относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на железопътната система на Европейския съюз
Регламент 2016/919/(ЕС)	Регламент 2016/919/(ЕС) на Комисията относно техническата спецификация за оперативна съвместимост на подсистемите „Контрол, управление и сигнализация“ на железопътната система в Европейския съюз
Регламент (ЕС) № 1300/2013	Регламент (ЕС) № 1300/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 17 декември 2013 година относно Кохезионния фонд и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1084/2006 на Съвета
Регламент (ЕС) № 1303/2013	Регламент (ЕС) № 1303/2013 на ЕП и на Съвета от 17.12.2013 г. за определяне на общо приложими разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд, Кохезионния фонд, Европейския земеделски фонд за развитие на селските райони и Европейския фонд за морско дело и рибарство и за определяне на общи разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд, Кохезионния фонд и Европейския фонд за морско дело и рибарство, и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1083/2006 на Съвета.
Регламент (ЕС) № 1315/2013	Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 година относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на решение № 661/2010/ЕС
Регламент (ЕС) № 1316/2013	Регламент (ЕС) № 1316/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. за създаване на Механизъм за свързване на Европа, за изменение на Регламент (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на регламенти (ЕО) № 680/2007 и (ЕО) № 67/2010
ДФЕС	Договор за функциониране на Европейския съюз

Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата
„Експлоатация и управление на движението“ на железопътната система в Европейския съюз

АБРЕВИАТУРА	ПЪЛНО НАИМЕНОВАНИЕ
ЕЖА	Европейска железопътна агенция, съгласно Регламент (ЕО) №881/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 година за създаване на Европейска железопътна агенция, Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз, съгласно Регламент (ЕС) 2016/796 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз и за отмяна на Регламент (ЕО) №881/2004
ЕК	Европейска комисия
ЕС	Европейски съюз
ЗЖТ	Закон за железопътния транспорт
ИАЖА	Изпълнителната агенция „Железопътна администрация“
НКЖИ	Национална компания “Железопътна инфраструктура
ИКТС	Информационни и комуникационни технологии и системи
ИТС	Интегрирана транспортна стратегия до 2030 г.
МТИТС	Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията
НПР	Национална програма за развитие
НПИ	Национален план за изпълнение
СУБ	Система за управление на безопасността
СЕОС	Съставни елементи на оперативната съвместимост
ТСОС	Технически спецификации за оперативна съвместимост
УДВГД	Управление движението на влаковете и гарова дейност към ДП НКЖИ
ЖП	Железопътно предприятие
УИ	Управител на железопътната инфраструктура
СОТIF	Конвенцията за международни железопътни превози
PPV	Правилника за използване на вагоните в международно съобщение
Наредба № 41	Наредба № 41 за достъп и използване на железопътната инфраструктура
Наредба № 57	Наредба № 57 от 9.06.2004 г. за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на Европейския съюз
Наредба № 58	Наредба № 58 от 2.08.2006 г. за правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт
Наредба № 59	Наредба № 59 от 5.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт
Наредба № 54	Наредба № 54 от 2.06.2003 г. за медицинските и психологическите изисквания към персонала, който осъществява железопътни превози на пътници и товари и съпътстващите ги дейности, и за провеждане на предпътните (предсменни) медицински прегледи
Наредба № 56	Наредба № 56 от 14.02.2003 г. за изискванията, условията и реда за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност, изисквана от персонала, отговорен за безопасността на превозите с железопътен транспорт, или признаване на такава правоспособност и реда за провеждане на проверочните изпити на лицата от

Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата
„Експлоатация и управление на движението“ на железопътната система в Европейския съюз

АБРЕВИАТУРА	ПЪЛНО НАИМЕНОВАНИЕ
	персонала, отговорен за безопасността на превозите
Наредба № 44	Наредба № 44 от 10.10.2001 г. за превоз на товари с железопътен транспорт
ПТЕ	Правила за техническа експлоатация на железопътната инфраструктура на Национална Компания “Железопътна инфраструктура”
ПДВМР	Правила за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт
ВДРВ	Влакови диспечерски радиовръзки

Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата
„Експлоатация и управление на движението“ на железопътната система в Европейския съюз

ПРЕАМБЮЛ

В Националния план за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост са използвани определения и термини съгласно Регламент (ЕС) 2015/995 на Комисията от 8 юни 2015 година за изменение на Решение 2012/757/ЕС относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на железопътната система на Европейския съюз (Регламент 2015/995):

ТСОС са спецификациите, на които отговаря всяка една подсистема или част от подсистема, за да удовлетвори съществените изисквания и осигури оперативната съвместимост на железопътната система.

Описанието на подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ (ЕУД) е посочен в списъка, който се съдържа в точка 2.5 от приложение II към Директива 2008/57/ЕО“. Подсистемата ЕУД е с функционална област на приложение.

Подсистема ЕУД включва следните елементи:

- Процедурите и съответното оборудване, позволяващи съгласуваната експлоатация на различните структурни подсистеми както в режим на нормална работа, така и при влошени условия, включително композиране и управление на влак, планиране и управление на трафик.
- Професионалните квалификации, които евентуално може да се изискват за трансгранично обслужване.

Географски обхват

Географският обхват на ТСОС ЕУД съответства на мрежата на цялостната железопътна система, която включва:

- мрежата на трансевропейската конвенционална железопътна система (TEN-T), както е описана в приложение I, точка 1.1 „Мрежа“ от Директива 2008/57/ЕО;
- мрежата на трансевропейската високоскоростна железопътна система (TEN-T), както е описана в приложение I, точка 2.1 „Мрежа“ от Директива 2008/57/ЕО;
- други части на цялостната железопътна система, включени след разширението на обхвата, описано в приложение I, точка 4 от Директива 2008/57/ЕО;

ТСОС ЕУД не включва случаите, посочени в член 1, параграф 3 от Директива 2008/57/ЕО.

За Република България, съгласно чл. 1, ал. 2 от Наредба № 57 не се включват:

1. метрополитена, градския трамваен транспорт и други теснолинейни железопътни системи;
2. мрежи, които са функционално отделени от останалата железопътна система и са предвидени единствено за извършването на местни, градски и извънградски пътнически услуги, както и железопътни предприятия, които оперират единствено по тези мрежи;
3. железопътна инфраструктура и превозни средства, предназначени за местно, туристическо ползване или ползване с историческо значение;
4. железопътна инфраструктура, която е част от вътрешния железопътен транспорт по чл. 2, т. 3 от Закона за железопътния транспорт, и превозни средства, използвани по такава инфраструктура от собственика за вътрешни операции по превоз на товари по тази инфраструктура.

**Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата
„Експлоатация и управление на движението“ на железопътната система в Европейския съюз**

Планът в Р България ще се прилага за националните железопътни линии, съгласно изискванията на основните стратегически документи, разработени на Европейско ниво и в национален мащаб.

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Националният план за изпълнение на Р България се основава на предишни планове за изпълнение. Той описва принципите за изпълнението, как ще се осъществи правното изпълнение и как се извършват оценките на съответствието.

Актуализираният план за изпълнение на ТСОС „Експлоатация и управление на движението“ (Регламент (ЕС) 2015/995) в конвенционалната железопътна система на Република България отчита националните и европейските (институционални и корпоративни) източници и възможности за:

- осигуряване на необходимите финансови средства за изпълнение на плана в краткосрочен, средносрочен и дългосрочен период;
- реализиране на прогнозите за трафика по железопътни линии и участъци.

Съгласно изискванията на ТСОС ЕУД, НПИ трябва да бъде поддържан в актуализирано състояние от всяка държава членка за линиите, за които тя отговаря.

Настоящият НПИ е съобразен със стратегическите цели, формулирани в „Стратегия за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост за конвенционалната железопътна система на Република България“, одобрена юни 2013 г. и по-конкретно Приложение № 7 „стратегия за внедряване на ТСОС „Експлоатация и управление на движението“ на трансевропейската железопътна система“ (Решение № 2012/757/ЕС).

Актуализираният план за изпълнение на ТСОС „Експлоатация и управление на движението“ по конвенционалната железопътна система на Република България отчита националните и европейските (институционални и корпоративни) източници и възможности за осигуряване на необходимите финансови средства за изпълнение на плана в краткосрочен, средносрочен и дългосрочен период;

2. ЦЕЛ

Основна цел

Създаване на предпоставки за осигуряване висока степен на безопасност на превозния процес на трансевропейската конвенционална железопътна система, висока степен на безопасност на превозваните товари и пътници, на обслужващия персонал, техническите средства, околната среда и населението, намиращо се в зоната на този процес. Една от ключовите позиции в осигуряване безопасността на превозния процес на трансевропейската конвенционална железопътна система заема подсистемата за управление на влаковото движение.

С този документ, след неговото приемане и одобрение, Република България като държава-членка на ЕС, ще изпълни едно от задълженията си в областта на оперативната съвместимост в железопътния сектор.

3. ОБОСНОВКА

Идентификацията на националните железопътни линии, включени в Националния план на Република България за изпълнение на ТСОС ЕУД следва плановете за развитие на железопътната инфраструктура на страната, в съответствие с следните основни стратегически документи, разработени на Европейско и национално ниво.

3.1. ЕВРОПЕЙСКИ И НАЦИОНАЛНИ ПОЛИТИКИ

Стратегия „Европа 2020“

През 2010 г. Европейският съвет одобри Стратегия „Европа 2020“, предложена от ЕК за справяне с финансовата криза и за подготовката на европейската икономика за предизвикателствата на следващото десетилетие. Документът предлага конкретни действия на европейско и национално ниво за постигането на високи нива на заетост, нисковъглеродна икономика и социална и териториална кохезия.

Определени са три взаимно подсилващи се приоритета:

- **Интелигентен растеж** - развитие на икономика, базирана на знания и иновации
- **Устойчив растеж** - насърчаване на по-екологична и конкурентоспособна икономика, която използва по-ефективно ресурсите
- **Приобщаващ растеж** - стимулиране на икономика с висока заетост, която да съдейства за постигане на социална и териториална кохезия.

За постигането на приоритетите са дефинирани пет **водещи цели** на ниво ЕС:

- заетост за 75 % от населението на възраст 20—64 години
- инвестиции в научноизследователска и развойна дейност в размер на 3 % от БВП на ЕС
- постигане на целите „20/20/20“ по отношение на климата/енергията (включително намаляване на емисиите с допълнителни 30 %, ако условията са подходящи)
- дял на преждевременно напусналите училище под 10 %, дял на младото поколение със завършено висше образование от най-малко 40 %
- намаление на броя на застрашените от бедност с 20 млн. души.

За да гарантира, че всяка държава-членка ще приспособи стратегията „Европа 2020“ към своето конкретно положение, ЕК предлага целите на равнище ЕС да бъдат превърнати в цели и в начини за тяхното постигане на национално ниво.

Бяла книга 2011 „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“

Документът очертава дългосрочната стратегия на ЕС за развитие на транспортния сектор до 2050 г., като акцентът се поставя върху намаляване на вредните емисии и перспективите на транспорта в контекста на Стратегия „Европа 2020“, без това да възпрепятства мобилността. Пътната карта на ЕК разглежда предизвикателствата в сектора, предоставя визия с доста амбициозен хоризонт до 2050 г., набелязва 10 цели при определяне на политиката и предлага списък с 40 конкретни инициативи за постигане на целите.

**Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата
„Експлоатация и управление на движението“ на железопътната система в Европейския съюз**

Целите са дефинирани в зависимост от вида на превозите и включват:

- политиката по отношение на транспорта в градовете е насочена към използването на по-чисти и ефективни превозни средства и по-чисти горива, като се предвижда:
 - намаляване с 50 % до 2030 г. на автомобилите, задвижвани с конвенционални горива, и постепенното им изтегляне от употреба в градовете до 2050 г.
 - изграждане на свободна от въглероден двуокис (CO₂) градска логистика в големите градове до 2030 г.
 - намаляване на половината на броя на жертвите в пътно-транспортни произшествия до 2020 г. и достигане до нула през 2050 г.
- по отношение на пътническите и товарните междуградски превози се предвижда:
 - намаляване дела на автомобилния транспорт, като 50 % от всички превози на средни разстояния се извършват с железопътен и воден транспорт
 - до 2050 г. по-голямата част от пътническите превози на разстояние над 300 км. да се осъществяват с ж.п. транспорт
 - до 2030 г. 30 % от пътните товарни превози над 300 км. да се извършват с ж.п. или воден транспорт, а до 2050 г. – над 50 %.
- при превозите на дълги разстояния и междуконтиненталните превози водещи ще останат въздушният и морският транспорт, поради което се залага на новите двигатели и системите за управление на трафика, с оглед увеличаване на ефективността и намаляване на вредните емисии:
 - до 2050 г. горивата с ниски емисии в авиацията следва да достигнат 40 %, както и емисиите от корабните бункерни горива следва да бъдат намалени с 40 %
 - до 2020 г. трябва да се модернизира напълно системата за въздушен контрол в Европа, като се приключи изграждането на Единно европейско небе и Общоевропейското авиационно пространство
 - да бъдат внедрени интелигентните системи за управление на сухопътния и водния транспорт (ERTMS, ITS, RIS, SafeSeaNet, LRIT и т.н.).

Насоки за развитие на трансевропейската транспортна мрежа

Създаването на ефикасна Трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T) е ключов елемент от Лисабонската стратегия за конкурентоспособност и увеличаване на работните места на континента. Ако Европа иска да осъществи своя икономически и социален потенциал, то за нея е от изключително значение да построи липсващите връзки, да премахне тесните участъци на инфраструктурата си и да осигури устойчивостта на транспортната мрежа в бъдещето.

Предвид нарастващия трафик между държавите-членки, който се очаква да се удвои през 2020 г., инвестициите, нужни за модернизиране и развитие на една адекватна TEN-T, отговаряща на нуждите и нарастването на ЕС, ще възлязат на 550 млрд. евро в период 2010 – 2030 г., от които 215 млрд. евро са за приоритетните оси и проекти. Предвид мащаба на тези инвестиции, е изключително важно да се приоритизират проектите в близко сътрудничество с националните правителства, като се гарантира ефективно сътрудничество на европейско ниво.

Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата
„Експлоатация и управление на движението“ на железопътната система в Европейския съюз

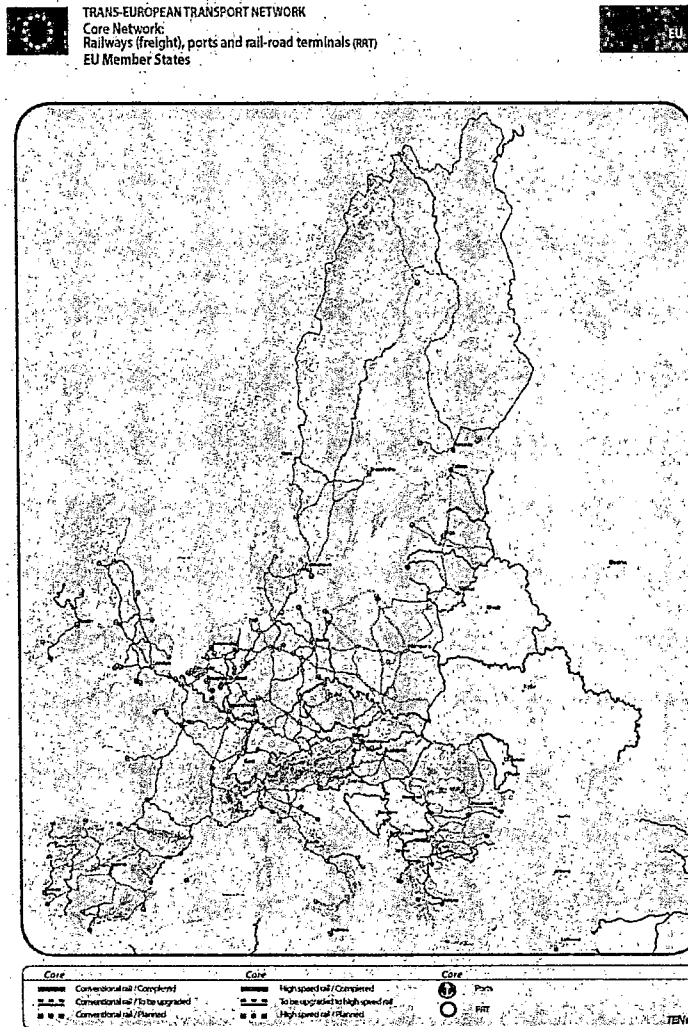
Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 година относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на решение № 661/2010/ЕС

С регламента се определят насоките за развитие на трансевропейската транспортна мрежа, съставляваща структура на две нива — широкообхватна мрежа (comprehensive network) и основна мрежа (core network), създадена въз основа на широкообхватната мрежа. Посочват се проекти от общ интерес и се определят изискванията, които трябва да се спазват при управлението на инфраструктурата на трансевропейската транспортна мрежа.

Основната мрежа (core network), която се състои от най-важните международни връзки, които следва да бъдат реализирани до 2030 г. и широкообхватна мрежа, която да осигури пълно покритие на територията на ЕС и достъп до всички региони и следва да бъде завършена до 2050 г. Двете нива обхващат всички видове транспорт: автомобилен, железопътен, въздушен, морски и по вътрешните водни пътища, както и интермодалните платформи. Изпълнението на основната мрежа ще се осъществява посредством т.н. „коридорен подход“, в рамките на който 9 коридора ще предоставят базата за съгласувано развитие на инфраструктурата.

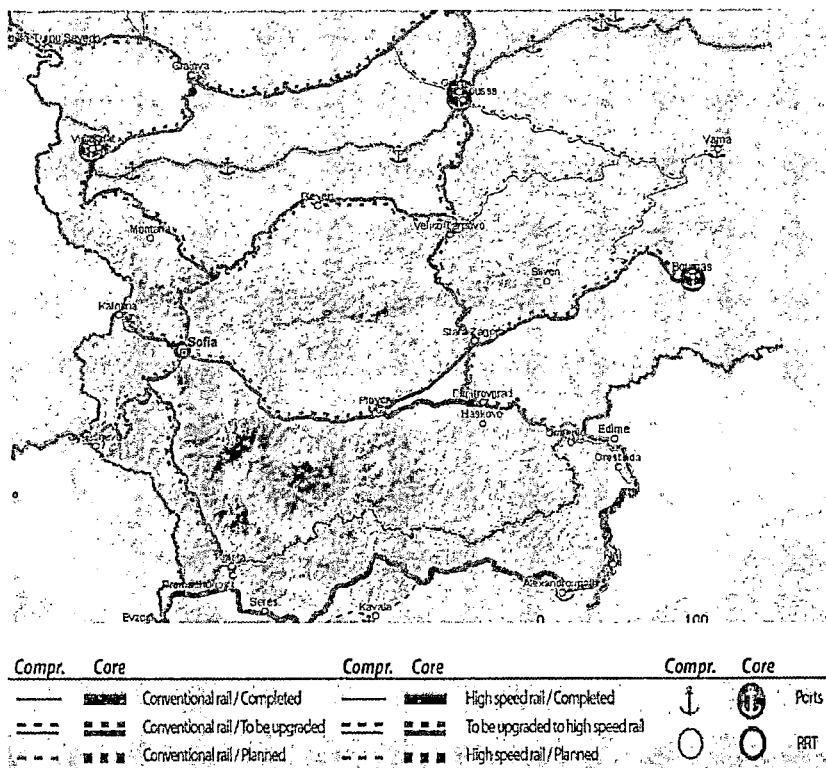
Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата
„Експлоатация и управление на движението“ на железопътната система в Европейския съюз

Карта № 1. Основна TEN-T мрежа в т.ч. железопътна инфраструктура,
пристанища и терминали



Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата
„Експлоатация и управление на движението“ на железопътната система в Европейския съюз

**Карта № 2. Карта на Трансевропейската железопътната мрежа
на територията на Република България**



На територията на България част от „основната“ железопътна TEN-T мрежа са следните направления:

- Видин – София – Кулата;
- Драгоман (сръбска граница) – София – Пловдив – Бургас/Свиленград (турска/гръцка граница);
- София – Радомир – Гюешево (македонска граница);
- София – Мездра – Горна Оряховица;
- Русе – Стара Загора – Димитровград.

В допълнение към направленията от „основната мрежа“ са идентифицирани и следните направления, част от „широкообхватна“ TEN-T мрежа:

- Русе – Варна;
- Горна Оряховица – Варна;
- Карнобат – Синдел.

Участъци на „основната мрежа“ с трансграничен характер

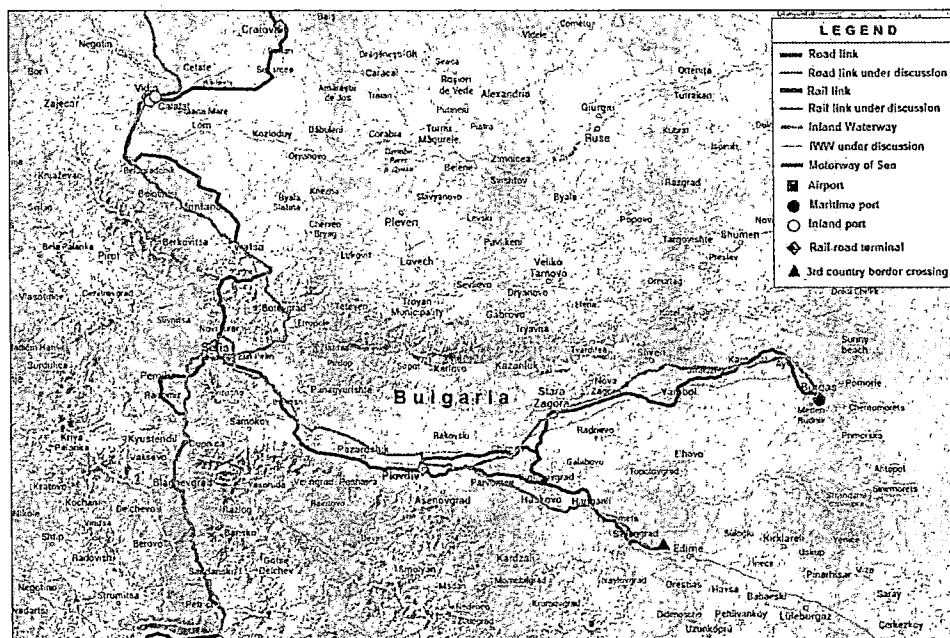
Железопътно направление София – Сръбска граница

Железопътно направление София – Македонска граница

Железопътно-пътни терминали от основната мрежа на територията на Р България са; Горна Оряховица, Пловдив, Русе и София, а от широкообхватната: Драгоман и Свиленград.

Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата
„Експлоатация и управление на движението“ на железопътната система в Европейския съюз

Карта № 3. Карта на коридор Ориент/Източно-Средиземноморски



Многогодишна финансова рамка 2014 - 2020 г.

На 29 юни 2011 г. ЕК при предложение за многогодишната финансова рамка за периода 2014-2020 г.: „Бюджет за Европа 2020“, в което е предвидено създаването на нов интегриран инструмент за инвестиции в инфраструктурните приоритети на ЕС в областта на транспорта, енергетиката и телекомуникациите – „Механизъм за свързване на Европа“ (МСЕ). Впоследствие, на 19 октомври 2011 г., Комисията одобри предложение за Регламент за създаване на МСЕ (с общ бюджет от € 50 млрд.), който ще замени сега действащия Регламент № 680/2007 за трансевропейските транспортна и енергийна мрежи.

Регламент (ЕС) № 1316/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. за създаване на Механизъм за свързване на Европа, за изменение на Регламент (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на регламенти (ЕО) № 680/2007 и (ЕО) № 67/2010

За периода 2014 - 2020 г. е предвидено финансиране в размер на € 31,7 млрд. в областта на транспорта (в т.ч. € 10 млрд. заделени от Кохезионния фонд за транспортни проекти в държавите, участващи в политиката за сближаване), което ще бъде използвано в подкрепа на:

- приоритетни проекти по протежението на 9-те коридора за изпълнение на основната мрежа (описани в приложение към Регламента)
- хоризонтални проекти в основната мрежа, свързани с въвеждането на нови технологии и иновации (SESAR, ERTMS и др.).

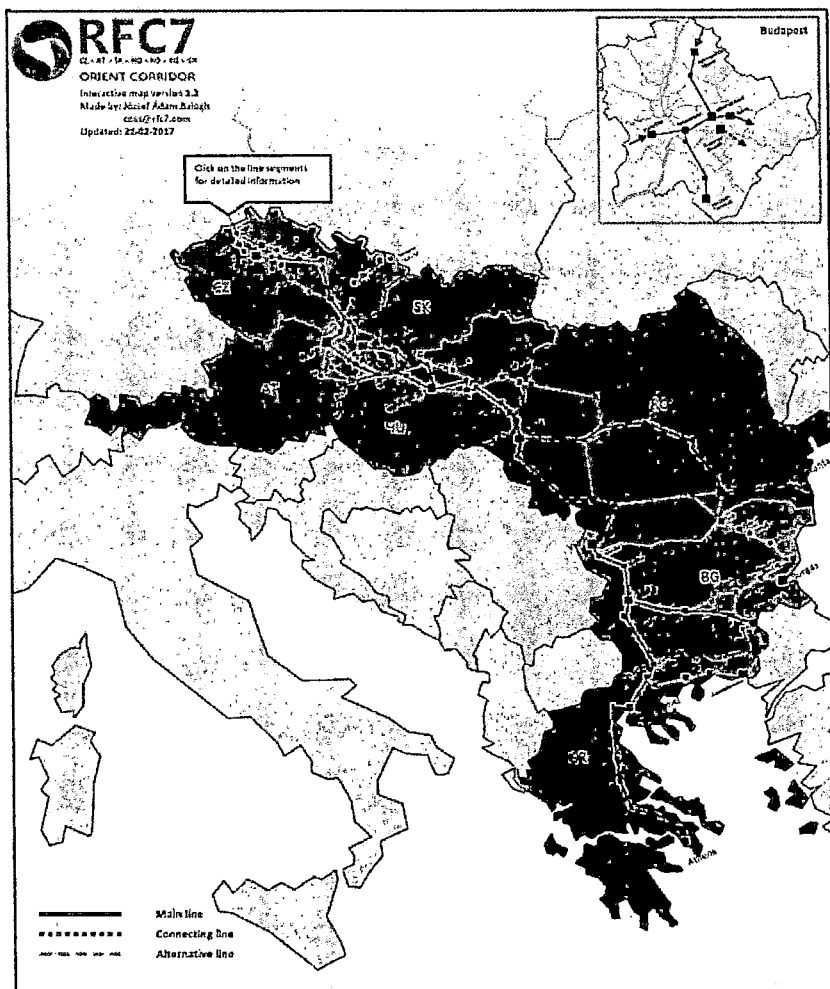
Регламент 913/2010 (в сила от 09.11.2010 г.) относно европейската железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз

Регламентът цели създаването на международни железопътни коридори с благоприятни условия за движение на товарните влакове и за лесно преминаване от една национална мрежа към друга. Регламентът предвижда сътрудничество и координация между държавите-членки и съответните

Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата
„Експлоатация и управление на движението“ на железопътната система в Европейския съюз

управители на инфраструктура, а при необходимост и между държавите-членки и европейски трети държави. Поставен е акцент върху създаването на допълнителни административни облекчения за железопътните оператори като обслужване на едно гише (С-OSS). В документа са определени 9 първоначални коридора за железопътен товарен превоз. През Република България преминава трасето на товарен коридор Ориент/Източно-Средиземноморски: Прага – Виена/Братислава – Будапеща/Букурещ – Констанца/ Видин – София – Солун – Атина. От декември 2017 г. Германия е част от товарен коридор Ориент/Източно-Средиземноморски. В хода на преговорите по Трансевропейската транспортна мрежа трасето на коридора на наша територия беше допълнено с направлението София – Пловдив – Бургас/Свиленград – турска граница. От началото на 2015 г. е включено и алтернативно трасе на наша територия Русе-Синдел-Карнобат-Нова Загора-Симеоновград-Свиленград, по което могат да се движат „коридорни“ влакове.

Карта № 4. Карта на товарен коридор Ориент/Източно – Средиземноморски



Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата
„Експлоатация и управление на движението“ на железопътната система в Европейския съюз

Стратегия и национален план за изпълнение в Република България

През 2012 година, Министерът на транспорта, информационните технологии и съобщенията, одобри актуализация на Националния план на Република България за внедряване на Техническа спецификация за оперативна съвместимост „Експлоатация и управление на движението“ за конвенционалната железопътна система на Република България е разработен на основание чл. 5 от Решение № 2011/314/ЕС.

През 2013 г. е приета Стратегия за внедряване на ТСОС по конвенционалната железопътна система в Р България. В тази стратегия под Приложение № 7 е включена Стратегия за внедряване на ТСОС ЕУД в Република България.

С оглед актуализиране на графика за внедряване на ERTMS по железопътните линии, за да бъде отчетена степента на внедряване на ERTMS, постигнат от държавите членки беше приет Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/6 на Комисията за европейски план за внедряване на европейска система за управление на железопътното движение.

Национална програма за развитие: България 2020

Националната програма за развитие: България 2020 (НПР БГ2020) е водещият стратегически и програмен документ, който конкретизира целите на политиките за развитие на страната до 2020 г. Визията, целите и приоритетите на НПР БГ2020 са дефинирани на базата на изготвен за целта социално-икономически анализ, както и на получените становища в рамките на публичните дискусии на всеки един етап от изработването на документа. Формулираните цели на правителствените политики ще осигурят постигането на ускорен икономически растеж и повишаване на жизнения стандарт на българските граждани в средносрочен и дългосрочен план.

Документът е разработен през 2012 г. и е одобрен с Решение № 1057/27.12.2012 г. на Министерския съвет. Приоритет 8 „Подобряване на транспортната свързаност и достъпа до пазари“ определя основните приоритети и мерки в транспортния сектор като част от икономическото развитие на страната до 2020 г. Подготвени са и Тригодишни планове за действие за изпълнението на НПР: България 2020 съответно за периода 2014 – 2016 г. и 2015 – 2017 г.

Интегрирана транспортна стратегия до 2030 г.

Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. представлява всеобхватен план за устойчиво развитие на транспортната система на Р България и рамка за инвестиции в транспорта.

Документът е съобразен с изискванията за обхват, структура и съдържание на всеобхватен транспортен план и отговаря на приложимите тематични предварителни условия за ЕСИФ за периода 2014-2020 г. , поети като ангажимент в Споразумението за партньорство с Р България. Стратегията определя приноса на Р България към Единното европейско транспортно пространство в съответствие с Общите приоритети, съгласно член 10 от Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета, включително приоритети за инвестиции в основната и разширената TEN-T мрежа и във второстепенната свързаност.

НАЦИОНАЛНА ПРАВНА РАМКА

Основните закони, които имат пряко отношение за решаване на въпросите за реализацията на стратегията са:

- Закон за железопътния транспорт;
- Закон за устройство на територията;
- Закон за техническите изисквания към продуктите;
- Закон за здравословни и безопасни условия на труд и др.

Редица важни въпроси са уредени и в някои наредби, в подзаконовни актове и в оперативни правила на Управителя на железопътната инфраструктура с национално значение като:

- Наредба № 3 за устройството на електрическите уредби и електропроводните линии на Министерство на енергетиката и енергийните ресурси;
- Наредба № 4 за железопътните прелези на Министерство на транспорта и Министерство на вътрешните работи;
- Наредба № 2 за противопожарното строителство – технически норми на МРРБ и МВР;
- Наредба № 69 за знаците и сигналите за безопасност на труда и противопожарна охрана на МТСП и МВР и др.
- Наредба № 55 за проектиране и строителство на железопътни линии, железопътни гари, железопътни прелези и други елементи от железопътната инфраструктура;
- Наредба № 58 за правилата за техническа експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт;
- Наредба № 54 за медицинските и психологическите изисквания към персонала, който осъществява железопътни превози на пътници и товари и съпътстващите ги дейности и за провеждане на предпътните (предсменни) медицински прегледи и други;
- Наредба № 56 за изискванията, условията и реда за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност, изисквана от персонала, отговорен за безопасността на превозите с железопътен транспорт, или признаване на такава правоспособност и реда за провеждане на проверочните изпити на лицата от персонала, отговорен за безопасността на превозите;
- Списък с Национални правила за безопасност;
- Правила за техническа експлоатация на железопътната инфраструктура на Национална Компания „Железопътна инфраструктура“
- Правила за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт

3.2. МЕТОДИКА ЗА ИЗГОТВЯНЕ НА НПИ

НПИ е изготвен в съответствие с точки 7.1 „Принципи“ и 7.2 „Указания за прилагането“ от Регламент (ЕС) 2015/995.

НПИ е съгласуван с експерти от МТИТС, НКЖИ и железопътни предприятия.

НПИ е обвързан със „Стратегия за изпълнение на ТСОС за конвенционалната железопътна система в Република България (2013 – 2030)“, одобрена м. юни 2013 г. и по-конкретно, нейното Приложение № 7 „Стратегия за изпълнение на ТСОС ЕУД.

4. НАСТОЯЩА СИТУАЦИЯ

В този раздел се разглежда съществуващото положение и състоянието, както на правилата за експлоатация на железопътната инфраструктура, така и на железопътните превозни средства по отношение на експлоатацията на влаковете от всички категории.

4.1. АКТУАЛНО СЪСТОЯНИЕ НА ПОДСИСТЕМА ЕУД

Управителят на държавната железопътна инфраструктура - НКЖИ стопанисва общо: 298 гари, 17 разделни поста (РП) и 408 спирки към 10.12.2017 г., от тях 280 гари, 7 РП и 408 спирки са открити за пътническо движение.

Поетапно, при реализирането на изпълняваните от НКЖИ проекти, включени в Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г.(ОПТ) и Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г. (ОПТТИ), както и проектите, изпълнявани от компанията по Механизма за свързване на Европа, сектор „Транспорт“ през периода 2014-2020 г., при изграждането на нови или модернизация, или обновяване на съществуващи гари, се спазват изискванията на ТСОС ЕУД.

4.2. Осигурителна техника

Състоянието на тази система пряко влияе върху безопасността, качеството и ефективността на железопътната услуга.

Сигнализация

Безопасното движение на влаковете по железопътната мрежа се сигнализира (разрешава), чрез подаване на светлинни сигнали от светофори. Светофорите дават сигнали по скоростната или по обикновената сигнализация. Сигналните показания са съгласно действащата нормативна база (Наредба № 58 на Министерството на транспорта от 2006 г.).

Към настоящия момент в железопътната мрежа на НКЖИ са в експлоатация следните устройства и системи на осигурителната техника (в гарите и междугарията):

Гарови централизации

Гаровите централизации управляват обръщането на стрелките, заключването им в маршрути или индивидуално, подаването на разрешителен сигнал при заключен маршрут за влака, контрол на преминаването на влак по маршрута, като контролират и всички условия за безопасност на маршрутите, определени в нормативните документи.

Съоръжеността на действащите към 10.12.2017 г. експлоатационни пунктове (гари разделни постове), стопанисвани от ДП НКЖИ, със средства на осигурителната техника е следното:

- Маршрутно - компютърни централизации - 20 бр.;
- Релейни централизации тип МРЦ – 175 бр.;
- Електромеханични централизации ЕМЦ - 33 бр.;
- Релейни уредби за ключови зависимости РУКЗ - 70 бр.;
- Без осигурителна инсталация с пултове за временно управление на входни светофори - 17 бр.

Значителна част или близо 51% от устройствата и системите на осигурителната техника са в експлоатация над 40 г. В т.ч. са осигурителни системи, като РУКЗ и ЕМЦ, които са с изтекъл срок на експлоатация, не могат да бъдат модернизирани и не предоставят възможност за

**Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата
„Експлоатация и управление на движението“ на железопътната система в Европейския съюз**

управление на превозния процес от диспечерски центрове. 5% от гарите не са съоръжени с осигурителна техника, а входните светофори/семафори се управляват ръчно чрез пултове.

Железопътни прелези и автоматични прелезни устройства

Към 10.12.2017 г. общият брой на стопанисваните от ДП НКЖИ железопътни прелези е 758, от които: 106 броя са с ръчни бариери и 139 броя са несъоръжени. Общият брой на прелезите, оборудвани с елементи и устройства, осигуряващи безопасното преминаване на влакове е 516 броя, в т.ч.:

- електрически бариери - 118 бр.;
- автоматични прелезни устройства с бариери - 120 бр.;
- автоматични прелезни сигнализации - 278 бр.

Индустриалните прелези, намиращи се индустриални железопътни клонове, са общо 163 броя.

Системи за контрол на влаковете от страна на трасето:

В България към 10.12.2017 г. са изградени влакови защитни, контролни и предупредителни системи от клас А и клас В, съгласно Анексите към ТСОС КУС, както следва:

Участъците Подуяне - Белово (с приблизителна дължина 90 линейни километра¹) и Скутаре - Стара Загора, страна Пловдив (с приблизителна дължина 99 линейни км) са съоръжени със система за автоматична локомотивна сигнализация EBICAB-700 (TSI CCS Annex B) – JZG 703 ниво 0, производство на Ericsson.

Жп възел Пловдив, включващ гарите Пловдив разпределителна (изток), Тракия, Филипово и участъка Стара Загора – Бургас (с приблизителна дължина 185 линейни км) е съоръжен с ETCS ниво 1 – версия 1.2.0/1999 г. ALTRACS BDZ.

Действието на АЛС е прекъснато в междугарието Подуяне – Искър , в междугарието Пловдив - Пловдив разпределителна и в участъка от гара Стара Загора до гара Бургас. Поради строителни дейности действието на АЛС е прекъснато в участъка от гара Белозем до гара Оризово (11,0 линейни км).

В процес на въвеждане в експлоатация съгласно изискванията на Наредба № 57 са следните участъци, на които е изградено полево оборудване:

- Дунав мост 2 (Видин) - Видин пътническа (16,3 линейни км) - ETCS ниво 1 – версия 2.3.0d;
- Крумово- Свиленград (134 линейни км) - ETCS ниво 1 – версия 2.3.0d и GSM-R Voice;
- Пловдив-Септември (53 линейни км) – ETCS ниво 1 – версия 2.3.0d и GSM-R Voice;

Монтирани са следните устройства за контрол на ПЖПС:

- В междугарието Септември – Пазарджик - система за контрол (СК) на ПЖПС на км. 110+200;
- В междугарието Тодор Каблешков – Стамболийски – СК на ПЖПС на км. 141+800;
- В междугарието Пловдив разпределителна изток – Крумово - СК на горещи букси и колела (ГБК) на км. 161+840;

¹ „Линеен километър“ (линеен км) означава дължината, измерена в километри, на железопътната мрежа в държавите членки, чийто обхват е определен в член 2; За многопътните железопътни линии се взема предвид само разстоянието между началната и крайната точка (дефиниция от т. 7.3 на Допълнението към Приложение I на Директива 2004/49/ЕО, транспонирана в Наредба № 59).

Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата
„Експлоатация и управление на движението“ на железопътната система в Европейския съюз

- В междугарието Ябълково – Димитровград - СК на ГБК - Димитровград запад на км. 227+228;
- В междугарието Димитровград – Нова Надежда - СК на ГБК - Димитровград изток на км. 238+239;
- В междугарието Димитровград – Хасково - СК на ГБК - Димитровград юг на км. 3+874;
- В междугарието Любимец - Свиленград - СК на ГБК - Свиленград запад на км. 291+183;
- В междугарието Свиленград – Капъкуле - СК на ГБК - Свиленград изток на км. 302+000.

Завършен е проект „Реконструкция и електрификация на железопътната линия Пловдив-Свиленград-турска/гръцка граница и оптимизиране на трасето за скорост 160 км/ч“. Изпълнението на проекта е направено с разделяне на дейностите както по видове работи, така и на географски принцип. За дейностите по фаза „Системи“, включващи и изпълнение на ERTMS (ETCS Ниво 1 + GSM-R) има извършени тестови изпитания и се очаква издаване на сертификати за оперативна съвместимост.

Състоянието на останалите проекти, свързани с изграждането на ERTMS в България, е следното:

➤ **жп линия Пловдив - Бургас** – има два приключили проекта за техническа помощ, свързани с елементи на ERTMS, а именно „Техническа помощ за изпълнение на оптичен кабел по жп. линия Пловдив – Бургас“ и „Техническа помощ за изпълнение на допълнителна компютърна централизация в жп участъка Карнобат - Бургас“. В обхвата на проектите за техническа помощ са заложили актуализация на съществуващата АЛС, изграждане на оптичен кабел, GSM-R и 28 броя компютърни централизации, като всички дейности за осигурителните системи са включени в обхвата на инвестиционния проект „Рехабилитация на жп линия Пловдив - Бургас, фаза 2“, който се финансира по ОПТТИ.

➤ **жп линия Видин - София** – разработен е проект “Техническа помощ за модернизация на железопътната линия Видин - София”, който е приключил. Предвижда се изпълнение на строителството в участъка Видин - Мездра /Руска бяла/ в периода след 2020 г.

Определено е ETCS Ниво 1 + GSM-R

➤ **жп линия София - Пловдив** – разработен е проект „Техническа помощ за модернизация на железопътната линия София – Пловдив“. Участъкът Септември - Пловдив е завършен по ОПТ, като в него са изградени компютърни централизации и ETCS ниво 1. По същия проект е изграден GSM-R за цялото трасе София - Пловдив. ETCS ниво 1 за участъка София - Септември ще бъде изграден по ОПТТИ в периода 2018-2023г, като модернизацията на участъка Елин Пелин – Костенец се финансира по ОПТТИ, а модернизацията на участъка Костенец – Септември и изграждането на ж.п. възел Пловдив са проекти, одобрени за финансиране по МСЕ.

➤ **жп линия София - Драгоман** – разработен е проект “Техническа помощ за Модернизация на железопътната линията София - граница с Република Сърбия”. Строителните дейности за участъка София, вкл. Централна гара - Волюяк се предвиждат за периода 2014-2020., с финансиране по МСЕ, сектор „Транспорт“. Участъкът от Волюяк до сръбска граница е в процес на проектиране и планиран за изграждане след 2020 г.

Определено е ETCS - ниво 1 + GSM-R.

➤ **жп линия София – Перник - Радомир** – разработва се проект “Техническа помощ за Модернизация на железопътната линия София – Перник - Радомир -граница с Република

Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата
„Експлоатация и управление на движението“ на железопътната система в Европейския съюз

Македония”, в който е включено изграждане на ERTMS ниво 1 по цялата линия. Строителните дейности се предвиждат за периода 2021-2027.

➤ **жп линия Радомир - Гюешево** – оптимизация и актуализация на идеен проект за модернизация на жп у-к Радомир-Гюешево е включен в проект „Техническа помощ за Модернизация на железопътната линия София – Перник - Радомир - граница с Република Македония”. Предстои изготвянето на технически проект, в който е включено изграждане на ERTMS ниво 1 по цялата линия. Строителните дейности се предвиждат за периода след 2027.

➤ **жп линия Русе - Варна** – разработен е проект "Техническа помощ за възстановяване на проектните параметри на жп линията Русе - Варна”, който е приключил.

Определено е ETCS - ниво 1 + GSM-R.

➤ **жп линия Карнобат - Синдел** – разработен е проект „Удвояване и електрификация по жп линията Карнобат - Синдел”. Проектът е приключил и обектът е в напреднала фаза на строителство по железен път, като за момента дейностите са замразени, поради липса на финансов ресурс.

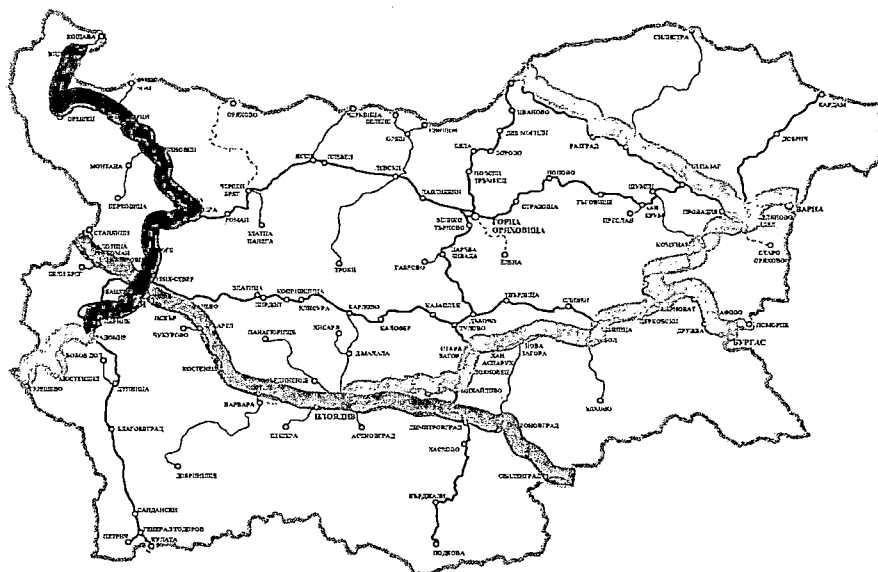
Определено е ETCS - ниво 1 с GSM-R.

За целите на техническата и финансова оценка при изпълнението на ERTMS за всички горепосочени проекти са приети допускания за запазване на нивото на прилагане на ETCS Ниво 1, по изготвени проекти за техническа помощ, както и за договорите по строителство в процес на изпълнение или предстоящи за сключване.

На следващата карта са показани железопътните направления, обхванати от горепосочените проекти, свързани с изпълнението на ERTMS.

Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата
„Експлоатация и управление на движението“ на железопътната система в Европейския съюз

Карта № 6. Основни железопътни направления, обхванати от проекти, свързани с
изпълнението на ERTMS



Видин – София – Радомир ETCS ниво 1 и GSM-R

Калотина – София – Пловдив – Свиленград – Капъкуле ETCS ниво 1 и GSM-R

Пловдив – Карнобат – Бургас/Синдел ETCS ниво 1 и GSM-R

Русе – Варна ETCS ниво 1 и GSM-R

Радомир – Гюешево ETCS ниво 1 и GSM-R

Междугарови осигурителни системи

За осигуряване безопасността на движението на влаковете в междугарията се използват следните системи:

- РПАБ - релейна полуавтоматична блокировка, с която са съоръжени около 2031 km от железопътната мрежа, 150 km от които са по оптичен кабел;
- Автоблокировка с проходни сигнали - 548 km (разгънатата дължина) от железопътната мрежа;
- Автоблокировка без проходни сигнали с броячи на оси - 1 149 km от железопътната мрежа (разгънатата дължина).

С релсови вериги за установяване наличието на влак са съоръжени междугарията, по които движението на влаковете се осигурява чрез автоблокировка с проходни сигнали. Това са междугарията в участъците София-Септември (двойна жп линия с обща дължина 102 линейни км.) и Твърдица-Шивачево (единична жп линия с дължина 12 линейни км.);

Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата
„Експлоатация и управление на движението“ на железопътната система в Европейския съюз

С броячи на оси са съоръжени междугарията, по които движението на влаковете се осигурява без проходни сигнали.

Все още в България съществуват междугария, при които движението на влаковете се осъществява без осигурителна техника (телефонен способ). На голяма част от железопътната мрежа влаковете се осигуряват чрез остарялата система (РПАБ), която работи чрез субективните действия на дежурен ръководител движение и не осъществява обективен контрол за наличие на влак в междугарията.

Телекомуникации

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.

Телекомуникационната кабелна мрежа на ДП НКЖИ се състои от:

- Магистрални кабели - 4 630 км.
- Оптични кабелни линии - 750 км.
- Въздушни линии - 159 км.

Все още по второстепенни участъци от жп линиите има въздушни ТТ линии с крайно ограничен капацитет.

Телефонните централи са общо 58 броя, с общ капацитет 26 000 абоната, от които 30 броя цифрови и 28 броя електромеханични.

Прилагат се системи за **видео наблюдение** на 22 бр. прелези и 23 гари.

Общото състояние на телекомуникационната мрежа като цяло е добро. Новоизградените през последните години оптични кабели мрежи и цифрови системи по ОПТ и с национално финансиране – Проект 4 са в отлично техническо състояние. Напълно отговарят на всички съвременни стандарти на EN, ETSI, ITU и покриват изискванията на ERTMS/ETCS. Медните телекомуникационни кабели – магистрални и вътрешно гарови са тотално амортизирани и подложени на непрекъснати посегателства и кражби, както и на постоянни увреждания. Те са със силно нарушени технически параметри, съгласно констативните измервателни протоколи и реално застрашават надеждността на всички системи, работещи по тях. Аналоговите преносни системи, както и аналоговите телефонни централи от 3-та равнина са с изтекъл амортизационен ресурс, морално и технически остарели и не отговарят на съвременните изисквания за телекомуникации – те са в експлоатация от 70-те и 80-те години на миналият век, тоест повече от 40 години.

Преносни системи

В телекомуникационната мрежа са внедрени и още се използват основно 12 канални аналогови високо честотни уредби за пренос на глас и данни, работещи по медните магистрални кабелни системи. ВЧ уредби са запълнени на 100%, с малки възможности и ограничен брой канали, не отговарят на високите изисквания на мрежата за предаване на данни (скоростите максимално са до 19.6 kb/s). По всяко от оптичните кабелни трасета има изградени високоскоростни системи за цифров пренос, както и необходимото мултиплексно оборудване за нискочестотно аналогово и ниско скоростно цифрово преобразуване. Аналоговите преносни системи задоволяват

**Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата
„Експлоатация и управление на движението“ на железопътната система в Европейския съюз**

основно нуждите на компанията и не позволяват предоставянето на допълнителни услуги, но по изградените и изграждащите се РЕФЕРЕНТЕН ДОКУМЕНТ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА МРЕЖА 2017-2018 Г. ВЕРСИЯ 03/10.12.2017 Г. -30- ежегодно нови цифрови преносни системи е възможно скоростно пренасяне на големи обеми от трафична информация.

Мрежа за предаване на данни (МПД)

МПД се състои от 4 главни комутационни центрове, разположени в София, Пловдив, Горна Оряховица и Варна и свързани с тях 19 второстепенни възела. Мрежата е изградена на базата на съществуващата телекомуникационна медна преносна система. По тази причина позволява пренос на данни със скорост до 33,6 kBit/s по протокол X25. В участъците с изграден оптичен кабел и цифров пренос са възможни и значително по-високи скорости и съвременни услуги за пренос на данни със скорости 2 MBit/s, 10 MBit/s, 100 MBit/s и 1 GBit/s.

Диспечерски системи

ДП „НКЖИ“ има изградени специализирани **влакови радио-диспечерски и маневрени връзки**. Диспечерските аналогови радио връзки работят в честотен диапазон 450 MHz и са предназначени и устроени основно само за връзка на локомотивните машинисти със съответните влакови диспечери и дежурни ръководители движение в даден участък. Освен разходите за поддръжка и експлоатация, за работата им е необходимо ежегодно заплащането на лицензионни такси за използван радио-честотен спектър. Маневрените радио връзки, работещи в честотен диапазон 150 MHz са предназначени за осигуряване маневрената дейност в района на гарите. По европейските коридори е изградена (Пловдив – Свиленград) и се изгражда система за цифрови радио връзки по стандарт GSM-R, в съответствие с изискванията за тези коридори.

Специалните **диспечерски системи** са предназначени основно и само за нуждите на ДП "НКЖИ" с цел осигуряване на гласова комуникация между диспечерите и дежурните ръководители в гарите, осъществяващи ръководството по координация и управление движение на влаковете. Използват се от звената, заети с непосредствената експлоатация и поддръжка на ж.п. линиите и осигурителната техника. Специалните диспечерски системи са изградени независимо от общослужебната телекомуникационна мрежа, съгласно изискванията на държавните нормативни документи и европейски стандарти ERTMS. Повечето са от 60-те и 70-те години на миналия век, руски тонални диспечерски системи.

Телексни връзки

ДП „НКЖИ“ поддържа и експлоатира за свои нужди и за нуждите на лицензираните железопътни оператори вътрешноведомствена телексна мрежа, предназначена за бързо и точно документирано предаване на разпореждания и сведения, свързани с оперативното ръководство на движението на влаковете. Предаването и получаването на документна информация може да се извършва както по класическия начин (телекс), така и чрез електронна поща (емайл) с електронен подпис. Мрежата е изградена от 4 бр. телексни централи и около 200 бр. телексни постове.

Селекторни връзки

В системата на железниците се използват селекторни, конферентни връзки за нуждите на координацията на движението на влаковете между Централно диспечерско ръководство, главните диспечерски центрове и главните железопътни възли и БДЖ ЕАД.

Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата
„Експлоатация и управление на движението“ на железопътната система в Европейския съюз

Радиовръзки (Влакови диспечерски радиовръзки - ВДРВ и маневрени)

НКЖИ има изградени специализирани влакови радиодиспечерски и маневрени радиовръзки. Диспечерските радиовръзки са предназначени и устроени единствено за връзка на локомотивните машинисти със съответните влакови диспечери и дежурните ръководители движение в гарите от железопътните участъци.

Влаковата диспечерска радиовръзка работи в честотен диапазон 450 MHz (0.7 m). Покрити с радиосигнал са всички магистрални железопътни линии - 1769 km.

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

GSM-R

Инсталирана е GSM-R (MSC) централа – 1 брой в Пловдив и оборудване GSM-R за Voice/Data; в участъка София – Пловдив - Свиленград е изградена система базови станции BSS с ниво на покритие за ETCS ниво 1. Системата работи в условия на тестване в реални експлоатационни условия.

Електрозахранване

В експлоатация са 294 бр. трафопостове 20 (10) kV/0.4 kV, 714 бр. желязо-решетъчни пилони с монтирани осветителни тела, въздушни и кабелни линии СрН и НН (медни, алуминиеви и маслени) с приблизителна дължина около 2 400 км; около 2600 бр. отоплявани стрелки и около 170 км. захранващи кабелни линии, вкл. осигуряване на перонно и районно осветление.

Паралелно с дейността по поддръжка на апаратурата и съоръженията за електроснабдяване се осъществява енергиен контрол и отчет на консумацията на електроенергия.

При електросъоръженията е достигнато критично състояние, с ниски технически параметри, с нисък коефициент на полезно действие, което води до голям разход на електроенергия за управление на системата. Преобладаващото оборудване за електроснабдяване, експлоатирано в момента е морално и физически остаряло, с изтекъл експлоатационен ресурс и с повишени загуби на електрическа енергия.

Част от сградите, в които се намират трафомашини и оборудване са с амортизирани конструкции, което създава предпоставки за течове и нерегламентирано проникване на външни лица.

Част от кабелните линии свързващи трансформаторите с разпределителните уредби и оттам с различни консуматори са физически остарели с влошени параметри. На някои места има маслени кабели положени през седемдесетте години.

Съоръженията за отопление на стрелки се модернизират в участъците от жп линиите, на които се извършва реконструкция и модернизация.

В по-голямата си част и осветлението в района на железопътните гари е физически и морално остаряло. Масово използваните осветителни тела са натриеви и живачни с неефективна оптична система и светлоразпределение.

В чакалните и сградния фонд, осветлението, електроинсталациите НН, главните разпределителни и разпределителни табла на местата, където не е извършена ремонтна дейност са в незадоволително състояние.

Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата
„Експлоатация и управление на движението“ на железопътната система в Европейския съюз

Енергийни съоръжения

По степен на завършена електрификация Република България заема водещо място в сравнение със страните от Източна Европа. Общата разгъната дължина на железопътните линии в България към 10.12.2017 г. е 6475 км., от която на електрифицираните железопътни линии е 4727 км, което представлява 73 % от общата дължина на националната железопътна мрежа. На територията на Република България са разположени общо 54 тягови подстанции (ТПС). Проблем са комутационните съоръжения, акумулаторните батерии и др., които са с ниска надеждност и неотговарящи на изискванията за телеуправление и на Европейските норми и стандарти.

Параметри на контактната мрежа

Съгласно БДС EN 50163:2004):2006 (Железопътна техника. Захранващи напрежения на тягови системи) параметрите на захранващото напрежение на системите за електрическа тяга са:

- Номинално напрежение - 25 kV/50 Hz;
- Минимално напрежение – 17,5 kV/ 50 Hz;
- Максимално напрежение -29 kV/ 50 Hz;

Ограничения по фидерни зони:

Съгласно ТСОС „Енергия“, приета с Решение № 2011/274/ЕС и Наредба № 57, максималният разрешен ток на влака е определен на:

- 500 А за свързващи линии (каквито са повечето от електрифицираните железопътни линии);
- 600 А за модернизиранни линии (каквито са в електрифицираните участъци Дупница – Кулата, Септември - Пловдив – Свиленград и Видин – Румънска граница).

Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата
„Експлоатация и управление на движението“ на железопътната система в Европейския съюз

СИСТЕМИ НА ПОДВИЖНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТЕН СЪСТАВ, ИЗПОЛЗВАН ЗА ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

Тягов подвижен състав (Локомотиви и моторни влакове).

- състояние – възрастова структура, технически и експлоатационни параметри, ревизии и наличие на документи за експлоатационна годност са дадени в таблицата по-долу:

Разпределение по възраст на тяговия подвижен състав на "БДЖ - ПП" ЕООД към 01.01.2017 г.

Вид тяга	Серия	до 10 г.	от 11 до 20 г.	от 21 до 25 г.	от 26 до 30 г.	от 31 до 35 г.	от 36 до 40 г.	над 40 г.	Общо	Средна възраст
диз. лок. вл. работа	07						4	9	13	41,9 г.
диз. лок. ман. работа	52						18	4	22	39,8 г.
	55						13	23	36	41,8 г.
ел. лок. вл. работа	42							2	2	46 г.
	43					2		1	3	37,7 г.
	44					14	38	8	60	37,4 г.
	45					27	2		29	33,9 г.
	46				18				18	29,7 г.
ел. лок. ман. работа	61			13					13	22 г.
ДМВ/ЕМВ	10		25						25	11 г.
	30/31	25							25	8,6 г.
	32/33			1			6	23	30	41,9 г.
диз. лок. вл. работа /760 мм/	75/77				4			4	8	39,4 г.
диз. лок. ман. работа /760 мм/	81					2			2	35 г.
Общо		25	25	14	22	45	81	74	286	

Разпределеният локомотивен парк, 70 % от който е на възраст над 30 години, като 37 % от тях е на възраст над 40 години, е значително амортизиран. Поддръжката на локомотивите става все по-трудна поради закриване на дейността на специализираните заводи (ЖП завод – София и ЛВЗ – Русе), които извършваха основни ремонти. Това доведе до натрупване на значително

**Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата
„Експлоатация и управление на движението“ на железопътната система в Европейския съюз**

изоставане от графика на плановите ремонти в последните години. Налице е забавяне и затруднения в доставката на резервни части, като доставките на оригинални резервни части почти са преустановени. Също така, в резултат на внезапно възникнали аварии на масивни и скъпоструващи главни агрегати, локомотиви се изваждат от експлоатация за продължителен период и се поставят във временна (месечна) и годишна изолация, като по тях не се извършват ремонтни работи. Локомотиви, които са в тежко техническо състояние, се бракуват или обявяват за продажба.

Отчитайки броя на подвижния състав, който не е в експлоатация поради ремонт, очакване на ремонт или изолация, за реализиране на локомотивна тяга „БДЖ – ПП“ ЕООД използва – около 44% от локомотивите и мотрисните си влакове.

Недостигът на изправни локомотиви принуждава „БДЖ - ПП“ ЕООД да наема за експлоатационната си дейност срещу заплащане годни и с неизчерпан технически ресурс локомотиви, собственост на „БДЖ-ПП“ ЕООД.

От това обстоятелство за „БДЖ - ПП“ ЕООД произтича следните специфични приоритети: инвестиране на средства за основни ремонти, заложен в бизнес плана на дружеството и поетапно изтегляне от експлоатация на някои серии тягов подвижен състав, които са на възраст над 35 - 40 години и са напълно амортизирани.

НАЛИЧНО БОРДОВО ОБОРУДВАНЕ НА ТЯГОВИЯ ПОДВИЖЕН СЪСТАВ, СОБСТВЕНОСТ НА “БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ” ЕООД ЗА СИСТЕМА ERTMS/ETCS ИЛИ ДРУГИ СИСТЕМИ;

Към м.февруари 2017 г. броят на тяговия подвижен състав на „БДЖ-ПП“ ЕООД, оборудван със система ERTMS/ETCS е както следва:

- система ERTMS/ETCS ниво 1, версия 1.2.0 (ALTRACS – BDZ) с интегриран вътрешен специфичен предавателен модул STM – 38 бр.;
- система ERTMS/ETCS, Ниво 1, версия 2.3.0 d – 1 бр. (локомотив №46211)

За гарантиране на контролирано влаково движение в участъка Пловдив - Свиленград (версия ETCS V.2.3.0 d) (тъй като в обхвата на проекта не е предвидено оборудване на влаков подвижен състав), през 2009 г. МТИТС кандидатства за финансиране от бюджета на ЕС по програма TEN-T за ъпгрейд на съществуващата система (пътно и бордово оборудване), който да осигури безопасно и контролирано движение на локомотиви, оборудвани към момента с ETCS V.1.2.0 в участъка Пловдив – Свиленград, както и на железопътни возила, оборудвани с версия ETCS V.2.3.0 d (актуален стандарт за оперативна съвместимост) и с бъдещата версия 3.0.0. по железопътната линия в участъка Пловдив (Стара - Загора) – Бургас, която е оборудвана с ETCS V.1.2.0. Кандидатурата беше отхвърлена и този проблем все още остава открит . Ще бъдат търсени други възможни форми за решаването му.

**Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата
„Експлоатация и управление на движението“ на железопътната система в Европейския съюз**

Бордово оборудване за тягов подвижен състав ETCS и GSM-R

Към настоящия момент състоянието на парка от магистрални електрически и дизелови локомотиви, електрически и дизелови мотрисни влакове на „БДЖ - ПП“ ЕООД по отношение на оборудване с Автоматична локомотивна сигнализация, е както следва:

	Тягов подвижен състав	Наличен парк	Оборудвани с ETCS версия 1.2.0	Оборудвани с ETCS Ниво 1, версия 2.3.0 d
1.	електрически локомотиви серия 43, 44 и 45	92 бр.	26 бр.	-
2.	електрически локомотиви серия 46 200	18 бр.	11 бр.	1 бр.
3.	дизелови локомотиви серия 07	13 бр.	-	-
4.	електрически мотрисни влакове серия 30/31	25 бр.	-	-
5.	дизелови мотрисни влакове серия 10	25 бр.	-	-
Общо:			37 бр.	1 бр.

Наличното бордовото оборудване (ETCS, версия 1.2.0) е монтирано през 1999 г. и е предназначено да съчетава съвместимост на функциите на STM (специфичен трансмисионен модул) за взаимодействие с JZG 703 и ETCS пътно оборудване – ниво 1 на система АЛТРАКС по линията София – Пловдив – Бургас. За гарантиране на контролирано влаково движение в участъка Пловдив – Свиленград (оборудван с ETCS, версия 2.3.0 d) е необходимо монтирането на изцяло ново бордово оборудване на ТПС, тъй като наличното бордовото оборудване (ETCS, версия 1.2.0) не може да бъде ъпгрейдвано, а двете системи са несъвместими. В периода до 2020 г., който се явява преходен в развитието на Автоматична локомотивна сигнализация ще съществуват линии оборудвани с различни системи или версии.

НАЛИЧНО БОРДОВО ОБОРУДВАНЕ НА ТЯГОВИЯ ПОДВИЖЕН СЪСТАВ, СОБСТВЕНОСТ НА „БДЖ – ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД

Локомотивният парк на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД се състои основно от дизелови и електрически влакови локомотиви серия 06.000, 07.000, 55.000, 42.000, 43.000, 44.000, 45.000 и 46.000, дизелови и електрически маневрени локомотиви серия 51.000, 52.000 и 61.000.

Локомотивите собственост на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД, оборудвани със системата за автоматична локомотивна сигнализация (АЛС) „АЛТРАКС-БДЖ“, ETCS – Ниво 1 е монтирано на влакови електрически локомотиви серия 46.000.

Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата
„Експлоатация и управление на движението“ на железопътната система в Европейския съюз

Пълно описание на системата „АЛТРАКС-БДЖ“, както редът и начина за работа със стандартното и конверсирано бордово оборудване на система е дадено в “Ръководство за работа на машиниста” - документ 3 BU 81200 1220 TCA/PZ, въз основа на който в „БДЖ – Товарни превози” ЕООД е изготвена и утвърдена „Инструкция за експлоатация и техническо обслужване на бордовото оборудване на системата за автоматична локомотивна сигнализация „АЛТРАКС- БДЖ” ИТПС 701-2/15.

НАЛИЧНО БОРДОВО ОБОРУДВАНЕ НА ТЯГОВИЯ ПОДВИЖЕН СЪСТАВ, СОБСТВЕНОСТ НА ДРУГИ ЖЕЛЕЗОПЪТНИ ПРЕДПРИЯТИЯ

Частните товарни железопътни предприятия не разполагат с подвижен железопътен състав, на които има работещо налично бордовото оборудване на ETCS и GSM-R.

Изключение прави „Рейл Карго Кериър – България“ ЕООД който в своята експлоатационна дейност ползва електрически локомотиви „СИМЕНС ES64 U2“, оборудвани с ETCS ниво 2, включваща: Indusi80 модифициран за V4, както и с непрекъснатата система за локомотивна сигнализация - линеен тип LZB с вградена система за точково автоматично спиране на влаковете - PZB I 80 (система PZB 90) за V5.

В своята дейност „Рейл Карго Кериър – България“ ЕООД осигурява движението на международните товарни влакове на „Рейл Карго Груп“ Австрия през територията на Република България. Локомотивите „Сименс ES64 U2“ – 44 броя, наети от „Рейл Карго Кериър – България“ ЕООД за обслужване на тези влакове са собственост на ÖBB PRODUKTION GmbH- Австрия, влизат с влакове от Румъния и напускат българската територия отново с влакове в обратната посока. Обикновено един локомотив влизайки в България обслужва два влака.

Към настоящият момент ежедневно се използват 2 ÷ 3 локомотива, а средно месечно 18 ÷ 22 локомотива. Локомотивите притежават допълнителни разрешения за въвеждане в експлоатация в Р. България, но се движат с изключено бордово оборудване за ETCS и GSM-R.

5. СТРАТЕГИЯ НА НАЦИОНАЛНИЯ ПЛАН ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ТСОС ЕУД

Настоящият НПИ е съобразен със стратегическите цели, формулирани в „Стратегия за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост за конвенционалната железопътна система на Република България“, одобрена юни 2013 г. и по-конкретно Приложение № 7 „Стратегия за изпълнение на ТСОС ЕУД и в съответствие с Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г.

Въз основа на настоящия Актуализиран национален план за изпълнение на ТСОС ЕУД е необходимо да се дефинира миграционна стратегия, която определя условията за преминаване без нарушаване на изискванията за безопасност.

ТСОС ЕУД е включена в националното ни законодателство посредством Наредба № 57 в която е транспонирана Директивата за оперативната съвместимост. Същевременно с Наредба № 59 се определят основните изисквания към Системите за управление на безопасността. На национално ниво изискванията и основните експлоатационни правила са уредени с разпоредбите на Наредба № 58. Целта на посочените правила е да се осигури безопасност и оперативната съвместимост на железопътната система. Това означава, че когато се очаква въвеждането на нови системи или процедури или адаптирането на съществуващите системи и процедури, трябва да се имат предвид разпоредбите на посочените по горе наредби. Миграционната стратегия и този план вземат предвид:

**Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата
„Експлоатация и управление на движението“ на железопътната система в Европейския съюз**

- а) специфичните въпроси на човешкия фактор, свързани с работата по всяка железопътна линия;
- б) отделните експлоатационни и защитни елементи на всяка от съответните линии; и
- в) връзката с изпълнението на другите подсистеми (контрол, управление и сигнализация, подвижен състав и т.н.).

Областта на техническо приложение на ТСОС ЕУД предвижда процедурите и съответното оборудване, позволяващи съгласуваната експлоатация на различните структурни подсистеми, както при нормално, така и при влошено функциониране, включително по време на дадено обучение или при управление на влак, планиране и управление на движението, а също и професионалните квалификации, изисквани за трансгранично обслужване. Прилага се за подсистема „Експлоатация и управление на движението“ на управителите на инфраструктурата (УИ) и железопътните предприятия (ЖП), свързани с експлоатацията на влаковете по линиите на трансевропейската конвенционална железопътна мрежа.

Необходимостта от преодоляването на разликите, които съществуват в железопътните системи на страните от ЕС изисква създаването на единни правила за тяхната експлоатация и управление, затова за тази подсистема (функционална) са формулирани основните изисквания за нея и интерфейсите ѝ към другите подсистеми и те са:

1. Спецификации, свързани с персонала, включват:

1.1 документация за машиниста:

- ръководство на машиниста;
- описание на линията и съответното оборудване встрани от линията, свързано с експлоатираните линии:
 - подготовка на пътна книга,
 - промени в информацията, съдържаща се в пътната книга,
 - информиране на машиниста в реално време;
 - разписания;
- подвижен състав.
- документация за персонала на железопътното предприятие, различен от машинистите;

1.2 документация за персонала на управителя на инфраструктурата, разрешаващ движението на влаковете;

1.3 свързана с безопасността комуникация между влаковата бригада, другия персонал на железопътната предприятие и персонала, разрешаващ движението на влаковете.

2. Спецификации, отнасящи се за влаковете, включващи: видимост на влака, преден край, заден край, пътнически влакове, товарни влакове и международен трафик /товарни влакове, които пресичат граница между държави-членки/, чуваемост на влака, идентификация на возилото, безопасност на пътниците и товара, композиране на влака, спиране на влака, минимални изисквания към спирачната система /ефективност на спиране, проверка на изправното състояние на влака/: изисквания за видимост на сигналите и знаците встрани от линията; бдителност на машиниста.

3. Спецификации, отнасящи се за експлоатацията на влаковете, включващи: планиране на влаковете, идентификация на влаковете, формат на номера на влака, потегляне на влака, проверка и изпитване преди потегляне, уведомление на УИ за експлоатационното състояние на влака, управление на движението, докладване на влаковете, данни необходими за докладване на местоположението на влаковете, прогнозирано време на предаване, наличие на опасни товари, записване на данни /от наблюдения извън влак и от наблюдения във влака/, работа при влошени условия, уведомяване на другите ползватели, уведомяване на машинистите

**Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата
„Експлоатация и управление на движението“ на железопътната система в Европейския съюз**

на влака, мерки при извънредни ситуации, управление на аварийни ситуации, помощ за влаковата бригада в случай на произшествие или сериозна неизправност на подвижния състав

Съществените изисквания към ТСОС „ЕУД“ обхващат:

- повишаване нивото на безопасността на движението на влаковете и возилата;
- надеждност и наличност на експлоатираната техника и устройства, използвана в железопътната транспортна система;
- здравеопазване, гарантиращо нормални условия на труд на персонала и осигуряващо безопасната експлоатация на железопътните подсистеми при осъществяване на превозите;
- опазване на околната среда, чрез намаляване на вредните емисии и отпадъчните продукти, изхвърляни в атмосферата, почвата и водата,
- техническата съвместимост, свързана с изискванията за видимост на сигналите и знаците встрани от линията;
- специфични съществени изисквания за експлоатацията и управлението на движението.

Изискванията на ТСОС ЕУД са задължителни за прилагане от управителя на железопътната инфраструктура (НКЖИ) и всички железопътни предприятия, които оперират по нея.

5.1. ОБХВАТ НА ПЛАНА

Обхватът на НПИ, съобразен с обхвата и изискванията на ТСОС ЕУД, се отнася за конвенционалната железопътна система на Република България. Към настоящия момент в България няма да се развива високоскоростна железопътна система.

5.1.1. Географски обхват

НПИ се прилага за трансевропейската железопътна система, т.е. Трансевропейската конвенционална железопътна система и железопътната система за високоскоростни влакове, както са определени в точки 1 и 2 от Приложение I към Директива 2008/57/ЕО (Директива за оперативната съвместимост).

Географският обхват на настоящата ТСОС съответства на мрежата на цялостната железопътна система, която включва:

- 1) мрежата на трансевропейската конвенционална железопътна система, както е описана в приложение I, точка 1.1 от Директива 2008/57/ЕО;
- 2) мрежата на трансевропейската високоскоростна железопътна система, както е описана в приложение I, точка 2.1 от Директива 2008/57/ЕО;
- 3) други части от мрежата на железопътната система в Съюза, включени след разширяването на обхвата, описано в приложение I, точка 4 от Директива 2008/57/ЕО,

ТСОС ЕУД не включва случаите, посочени в член 1, параграф 3 от Директива 2008/57/ЕО. За Република България, съгласно чл. 1, ал. 2 от Наредба № 57 не се включват:

1. метрополитена, градския трамваен транспорт и други теснолинейни железопътни системи;
2. мрежи, които са функционално отделени от останалата железопътна система и са предвидени единствено за извършването на местни, градски и извънградски пътнически услуги, както и железопътни предприятия, които оперират единствено по тези мрежи;
3. железопътна инфраструктура и превозни средства, предназначени за местно, туристическо ползване или ползване с историческо значение;
4. железопътна инфраструктура, която е част от вътрешния железопътен транспорт по чл. 2, т. 3 от Закона за железопътния транспорт, и превозни средства, използвани по такава

**Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата
„Експлоатация и управление на движението“ на железопътната система в Европейския съюз**

инфраструктура от собственика за вътрешни операции по превоз на товари по тази инфраструктура.

5.1.2. ОПРЕДЕЛЯНЕ НА СТРАТЕГИЯ

За постигането на основната цел на НПИ – Основните действия за реализиране на главната цел, подцелите и задачите по прилагане на НПИ се заключават, без да се ограничават до:

Актуализиране, прецизиране и ново редактиране на Наредби свързани с експлоатацията на железопътната система в рамките на Европейския съюз;

- 1) Създаване и въвеждане на нормативна база на МТИТС, произтичаща и съзвучна със Закона за техническите изисквания към продуктите за сертификация на продукти, използвани в подсистемите „Инфраструктура“, „Енергия“, „Контрол, управление и сигнализация“, „Подвижен състав“;
- 2) Намиране на възможности за превод от английски на български език с цел общо ползване на документи, на които се извършват позовавания в ТСОС /ръководства и насоки на ERA/;
- 3) Настойчивост за обособяване в железопътните компании на подходящи звена или групи специалисти, които да преминат курс на обучение с определена форма на проверка на наученото и издаване на съответен сертификат;
- 4) Оценка на съответствие на подсистемата за съответствие с ТСОС, националните правила за безопасност и техническите правила

Подмяната на системите и устройствата по осигурителна техника би трябвало да се извършва с отчитане преди всичко на националната стратегия за изпълнение на ERTMS в Република България и на НПИ и да е съпроводена с изготвяне на съответни експлоатационни правила, а така също с отчитане на следните тенденции в тази област:

- размиване на границите между двете големи групи системи – гарови и междугарови;
- стесняване на пространството, в което се прилагат специфичните fail-safe методи и технически средства и свързаните с тях дребносерийни и неефективни производства;
- въвеждане на мобилни комуникации в осигурителните системи, включително в техническите средства за решаване безопасността на железопътното движение;
- оперативна съвместимост и унификация на системите за управление движението на влаковете в Европа.

Таблица 2. План с включени дати за изпълнение на ТСОС ЕУД в Република България

Изискване за оперативна съвместимост на ТСОС ЕУД		Въпрос 1	Въпрос 2	Въпрос 3	Въпрос 4	Въпрос 5
		Кога това изискване е изпълнено или кога възнамеряват е да спазват това изискване?	Как се изпълнява това изискване във вашата държава?	а. Имате ли някакви специфични национални правила (НП), които се отнасят до това? б. Може ли това НП да бъде оттеглено? Ако не, моля обяснете защо не? Препратка/ Обосновка и заглавие на НП?	Това изискване означава ли, че се нуждаете от специфичен случай или че в приложение Б трябва да бъде разработен конкретен общ оперативен принцип/правило или че трябва да бъде повдигнат въпрос за недостатък в ТСОС?	Кой е отговорен за този процес?
4.2.1.2	Документация за машинисти	изпълнено, 15.08.2014 г.	Обяснение: планиране и управление на движението, както при нормални, така и при влошени условия на работа и при аварийни ситуации. Съгласно чл. 216а, ал. 2 от Наредба № 58 УИ и ЖП в рамките на СУБ са задължени да имат правила, по отношение на документацията за персонала (включително машинистите).	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете:
4.2.1.2.1	Ръководство за машинистите	изпълнено, 15.08.2014 г.	Обяснение: Съгласно чл. 217а, ал. 2, т. 1, буква а) от Наредба № 58 документацията за машинистите включва Ръководство за машиниста. 217а, ал. 3 от Наредба № 58 документацията по ал. 2 (включително Ръководство за машиниста) се изготвя съгласно изискванията на ТСОС ЕУД.	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете:
4.2.1.2.2	Книга на маршрути	изпълнено, 15.08.2014 г.	Обяснение: Съгласно чл. 217а, ал. 2, т. 1, буква б) от	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/>

**Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на
железопътната система в Европейския съюз**

			Наредба № 58 документацията за машинистите включва Ръководство за машиниста. 217а, ал. 3 от Наредба № 58 документацията по ал. 2 (включително Пътната книга за машиниста) се изготвя съгласно изискванията на ТСОС ЕУД.		правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете:
4.2.1.2.3	Разписания	изпълнено, 15.08.2014 г.	Обяснение: Съгласно чл. 217а, ал. 2, т. 1, буква в) от Наредба № 58 документацията за машинистите включва Разписание на влака. 217а, ал. 3 от Наредба № 58 документацията по ал. 2 (включително Разписанието на влака) се изготвя съгласно изискванията на ТСОС ЕУД.	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете:
4.2.1.2.4	Подвижен състав	изпълнено, 15.08.2014	Обяснение: планиране и управление на движението, както при нормални, така и при влошени условия на работа и при аварийни ситуации. Съгласно чл. 216а, ал. 2 от Наредба № 58 УИ и ЖП в рамките на СУБ са задължени да имат правила, включително за експлоатационните връзки между тях, чрез които се гарантира изпълнението на всички изисквания по отношение на правилата и процедурите за експлоатация и управление	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете:

**Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на
железопътната система в Европейския съюз**

			на движението на влаковете (подвижния състав), както при нормални, така и при влошени условия на работа и при аварийни ситуации,			
4.2.1.3	Документация за персонала на железопътното предприятие, различен от машинистите	изпълнено 15.08.2014 г.	Обяснение: Съгласно чл. 217а, ал. 2, т. 2 от Наредба № 58 ЖП осигуряват документация за персонала на ЖП, различен от машинистите. 217а, ал. 3 от Наредба № 58 документацията по ал. 2 (включително документацията за персонала на ЖП, различен от машинистите) се изготвя съгласно изискванията на ТСОС ЕУД.	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете:
4.2.1.4	Документация за персонала на управителите на инфраструктурата, който разрешава движението на влаковете	изпълнено 15.08.2014 г.	Обяснение: Съгласно чл. 217а, ал. 2, т. 3 от Наредба № 58 УИ осигурява документация за персонала на УИ, разрешаващ движението на влаковете. 217а, ал. 3 от Наредба № 58 документацията по ал. 2 (включително документацията за персонала на УИ, разрешаващ движението на влаковете) се изготвя съгласно изискванията на ТСОС ЕУД.	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете:
4.2.1.5	Комуникация, свързана с безопасността между влаковия състав, другите служители на	изпълнено	Обяснение: ЖП и УИ в рамките на СУБ имат правила, гарантиращи осъществяване на комуникация между влаковата бригада и	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/>	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете:

**Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на
железопътната система в Европейския съюз**

	железопътните предприятия и персонала, който разрешава движението на влакове		персонала, отговарящ за разрешаване движението на влаковете. Виж информацията по Допълнение В на Регламент 995.		Обосновка:	
4.2.2.1.1	Видимост на влака - общо изискване	Изпълнено 15.08.2014 г.	Обяснение: Съгласно чл. 424, ал. 2 от Наредба № 58 сигнализирането на ПЖПС (на влаковете) е задължение на персонала, който го обслужва (персонала на ЖП).	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете:
4.2.2.1.2	Предни светлини	Изпълнено 15.08.2014 г.	Обяснение: Съгласно чл. 426 от Наредба № 58 локомотивът се сигнализира денонощно отпред с три обикновени светлини. Съгласно чл. 424, ал. 1 от Наредба № 58 всеки подвижен железопътен състав (ПЖПС), който се движи по железопътната инфраструктура, се сигнализира съгласно тази наредба и ТСОС ЕУД	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете:
4.2.2.1.3	Задни светлини	Изпълнено 15.08.2014 г.	Обяснение: Съгласно чл. 424, ал. 1 от Наредба № 58 всеки подвижен железопътен състав (ПЖПС), който се движи по железопътната инфраструктура, се сигнализира съгласно тази наредба и ТСОС ЕУД Съгласно чл. 289, ал. 1 от Наредба № 58 всички сигнални устройства със светлинен източник осигуряват необходимата	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете:

**Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на
железопътната система в Европейския съюз**

			видимост. Съгласно чл. 289, ал. 2 от Наредба № 58 сигналите и указателите, които са под формата на табели или дискове без светлинен източник, са светлоотразяващи.			
4.2:2.1.3.1	Пътнически влакове	изпълнено	Обяснение: Съгласно чл. 427, ал. 1 от Наредба № 58 края на пътнически влак се сигнализира с два електрически сигнални фара, хоризонтално разположени на задната челна стена на последния пътнически вагон, които денонощно светят постоянна червена светлина	Да <input checked="" type="checkbox"/> Не <input type="checkbox"/> Обосновка Съгласно чл. 427, ал. 2 от Наредба № 58 допуска се края на пътнически влак да се сигнализира от начална гара със сигнален диск, когато: 1. са прикачени товарни вагони на края на влака; 2. в края на влака е прикачен вагон на чужда администрация с повредени, липсващи или несъответстващи на изискванията на тази наредба сигнални фарове; 3. когато към края на влака е прикачен пътнически вагон за ремонт или от ремонт (заклучен, пломбиран или повреден). Съгласно чл. 427, ал. 4 от Наредба № 58 когато се констатира повреда в посредна гара на единия или двата сигнални фара на	Специфичен случай: <input checked="" type="checkbox"/> Общо оперативното правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка: За улесняване на експлоатацията в отделни случаи се налагат специфични решения не само за България.	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете:

**Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на
железопътната система в Европейския съюз**

				<p>последния вагон на пътнически влак, той се сигнализира със сигнален диск, а ако е останал да свети фар, той се загасва.</p> <p>Съгласно Глава петнадесета, Раздел II „Изисквания за включване и подреждане на возила във влаковете“ (чл. 207 и чл. 208 от Наредба № 58):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Допуска се към пътнически влак да се прикачат товарни вагони при определени условия; - за ползване на трасе, ако не се намалява скоростта на влака, да се прикачава в неработно състояние мотрисен влак; - към състава на обикновен пътнически влак да се прикачват на края на влака, без да возят пътници, до три пътнически вагона за ремонт. 		
4.2.2.1.3.2	Товарни влакове в международния трафик	Изпълнено 01.01.2015 г.	Обяснение: Направена промяна с включване на нов чл. 440а. (Нов – ДВ, бр. 68 от 2014 г. , в сила от 1.01.2015 г.) в Наредба № 58 440а, ал. 1 край на товарен влак, който пресича граница и заминава за друга държава	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете:

**Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на
железопътната система в Европейския съюз**

			<p>– членка на Европейския съюз (ЕС), се сигнализира от началната гара денонощно с 2 светлоотразителни табели с правоъгълна форма с бели странични триъгълници и червени горен и долен триъгълник (приложение № 44, фиг. 198А). Табелите са с размери 250/155 мм и трябва да бъдат разположени на една и съща височина по напречната ос над буферите.</p> <p>Съгласно чл. 440а, ал. 2 товарните влакове, които се приемат през железопътните гранични преходи с други държави-членки на Европейския съюз се сигнализира с 2 светлоотразителни табели с правоъгълна форма с бели странични триъгълници и червени горен и долен триъгълник – от граничната гара на българска територия до крайната гара на територията на страната.</p> <p>В NOTIF-IT са качени националните правила за сигнализиране на товарни влакове, които не пресичат граница.</p>			
4.2.2.1.3.3	Товарни влакове, които не пресичат границата между държавите-членки	Изпълнено частично 01.01.2015 г.	<p>Обяснение: Съгласно чл. 440а, ал. 2 този начин за сигнализиране край на товарни влакове на територията на страната се</p>	Да <input checked="" type="checkbox"/> Не <input type="checkbox"/> Обосновка чл. 428 от Наредба № 58	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/>	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете:

**Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на
железопътната система в Европейския съюз**

			прилага за товарни влакове, които се движат от начална гара на територията на страната до граничната гара с друга държава-членка на ЕС или от граничната гара с друга държава членка на ЕС до крайната гара на територията на страната. Подготвен е проект за изменение и допълнение на Наредба № 58, в който ще бъде включен текст за всички товарни влакове на територията на страната.		Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	
4.2.2.2.1	Чуваемост на влака - общо изискване	Изпълнено 01.11.2006 г.	Обяснение: Съгласно чл. 192, ал. 1, т. 1 от Наредба № 58 не се допуска използване на локомотиви и мотрисни влакове за обслужване на влак, изолирано движение или маневрена дейност със: 1. неизправен уред за подаване на звукови сигнали (свирка или тифон);	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете:
4.2.2.2.2	Чуваемост на влака - контрол	изпълнено	Обяснение: Разрешения за въвеждане в експлоатация на железопътни превозни средства в Република България се издават съгласно Наредба № 57, Раздел IV „Разрешение за въвеждане в експлоатация на превозно средство“ от Глава пета, който е напълно в съответствие с Директива 2008/57/ЕО.	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете:
4.2.2.3	Идентификация на	Изпълнено	Обяснение:	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/>	Специфичен случай: <input type="checkbox"/>	ЖП <input checked="" type="checkbox"/>

**Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на
железопътната система в Европейския съюз**

	превозното средство и допълнение 3	15.08.2014 г.	Съгласно чл. 178, ал. 4 от Наредба № 58 съответствието с ТСОС се поддържа постоянно, докато се ползва подвижен железопътен състав (ПЖПС) от лицето, отговорно за поддръжката на превозните средства, определено в съответствие със Закона за железопътния транспорт, а по време на експлоатация по железопътната инфраструктура – от железопътния превозвач или от управителя на инфраструктурата.	Обосновка	Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	УИ <input type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете:
4.2.2.4.1	Безопасност на товара	Изпълнено 30.10.2001 г.	Обяснение: натоварването се извършва равномерно по надлъжната и напречната ос на вагоните, като товарът се укрепва съгласно действащите указания за натоварване, съдържащи се в Ръководствата за натоварване по международните договори. ЖП може да откаже превоза на неопакван товар или на товар с опаковка, която не отговаря на изискванията. Съгласно чл. 22, ал. 1 от Наредба № 44 ЖП пломбира със собствени пломби покритите товарни, резервоарни и специализирани вагони и	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете:

**Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на
железопътната система в Европейския съюз**

			<p>контейнери на всички места, даващи достъп до товара при приемането му за превоз, след поставяне на такива от изпращача или други административни органи, когато това се изисква. Съгласно чл. 22, ал. 4 пломбите се поставят така, че да не се повреждат по време на превоза и вагонът да не може да бъде отворен, без нарушаване на целостта им.</p> <p>Съгласно чл. 38 от Наредба № 44 ако в отправната гара се установи, че вагонът е наднатоварен, превозвачът изисква от изпращача разтоварването на товара, представляващ свръхтегло.</p> <p>Когато се установи свръхтегло на товар в междинна гара, разтоварването му се организира от превозвача за сметка на изпращача. Превозвачът уведомява изпращача за разтоварването и иска разпоредането му за разтоварения товар. Рискът от увреждането и разпиляването на товара е за сметка на изпращача.</p>			
4.2.2.4.2	Безопасност на пътниците	Изпълнено 01.01.2002 г.	<p>Обяснение: Съгласно чл. 74 на ЗЖТ еднозначно се указва, че ЖП отговаря за живота и за всяко телесно или</p>	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка	<p>Специфичен случай: <input type="checkbox"/></p> <p>Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/></p>	<p>ЖП <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>УИ <input type="checkbox"/></p> <p>Други <input type="checkbox"/></p> <p>Моля пояснете:</p>

**Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на
железопътната система в Европейския съюз**

			психическо увреждане на пътника, причинено по време на превоза, когато пътникът се е намирал в превозното средство или се е качвал, или е слизал от него, както и при товаренето и разтоварването на багажите.		Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	
4.2.2.5	Състав на влака	изпълнено	Обяснение: Като елемент от СУБ се изисква ЖП да има съответни правила. В Наредба № 58 са определени изисквания към ЖП по отношение на композиране на влакове с цел изпълнение на Графика за движение на влаковете (глава 14 на Наредба № 58).	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете:
4.2.2.6.1	Минимални изисквания към спирачната система	изпълнено	Обяснение: Като елемент от СУБ се изисква ЖП да има съответни правила. В Наредба № 58 са определени основните минимални изисквания към подвижния състав (дял 10 на Наредба № 58).	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете
4.2.2.6.2	Спирачно действие и максимална разрешена скорост	изпълнено	Обяснение: Като елемент от СУБ се изисква УИ и ЖП да имат съответни правила. УИ предоставя на ЖП всички съответни характеристики на линията за всеки маршрут (референтен документ, технически таблици и нормативи). В Наредба № 58 са определени основните изисквания за осигуряване	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете

**Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на
железопътната система в Европейския съюз**

			на влаковете със спираща маса (глава 17 на Наредба № 58).			
4.2.2.7.1	Осигуряване на влак в работещ ред - общи изисквания	изпълнено	Обяснение: Като елемент от СУБ се изисква ЖП да има правила за уведомяване/обмен на информация относно ползването на капацитета и ред за действие при смущения. УИ определя правилата за движение на влаковете (чл. 216а на Наредба № 58. ПДВ и МР на УИ) който всички ЖП са длъжни да спазват.	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете
4.2.2.7.2	Необходими данни	изпълнено	Обяснение: Като елемент от СУБ се изисква УИ и ЖП да имат подписани двустранни правила за обмен на информация относно ползването на капацитета и ред за действие при смущения.	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете
4.2.2.8	Изисквания за сигнална и линейна маркировка	изпълнено	Обяснение: Ръководителите на съответно експлоатационно предприятие на УИ носят отговорност за състоянието и поддържането на строителния габарит и видимостта на сигналите в съответствие с изискванията на действащите нормативни актове и тези правила (чл. 30 от Наредба № 58; чл. 16 от ПТЕ); ЖП отговаря кабините на машинистите да са такива, че машинистът да може да	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете

**Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на
железопътната система в Европейския съюз**

			вижда лесно показваната му информация от страна на трасето.			
4.2.2.9	Бдителност на машиниста	изпълнено	Обяснение: Налични процедури в СУБ на ЖП – принципно наличието на устройство за бдителност е уредено с Наредба № 58	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете
4.2.3.1	Планиране на влаковете	изпълнено	Обяснение: По отношение на планиране на влакове УИ в рамките на Референтния документ има правила за разпределяне на капацитета – принципно правилата са разписани в Наредба № 41 за достъп и използване на железопътната инфраструктура	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете
4.2.3.2	Идентификация на влаковете	изпълнено	Обяснение: По отношение на номера на влака УИ ги определя съгласно Наредба № 45 за правилата за номериране на международните и на вътрешните пътнически и товарни влакове.	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете
4.2.3.2.1	Формат на номера на влака	изпълнено	Обяснение: По отношение на форматът на номера на влака УИ ги определя в съответствие с Решение 2012/88/ЕС на Комисията (1), както е изменено (ТСОС „Контрол, управление и сигнализация“)	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете
4.2.3.3.1	Проверки и тестове преди	изпълнено	Обяснение: ЖП са задължени да имат	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input type="checkbox"/>

**Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на
железопътната система в Европейския съюз**

	тръгване		съответни процедури в СУБ за проверките преди потегляне на влак		правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете
4.2.3.3.2	Информирание на управителя на инфраструктурата за експлоатационното състояние на влака	изпълнено	Обяснение: ЖП са задължени да спазват определени разпоредби от „Правила за движение на влаковете и маневрената работа“ чрез които управителя на инфраструктурата се информира когато даден влак е готов за достъп до мрежата	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативното правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете
4.2.3.4.1	Управление на трафика - общи изисквания	изпълнено	Обяснение: УИ има и прилага „Правила за движение на влаковете и маневрената работа“ чрез които осигурява безопасна, ефективна и прецизна експлоатация на железопътния транспорт. Правилата са публично достъпни на неговата интернет страница	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативното правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете
4.2.3.4.2.1	Отчитане на влаковете - данни, изисквани за докладване на влакова позиция	изпълнено	Обяснение: УИ има и прилага „Правила за движение на влаковете и маневрената работа“ чрез които разполага непрекъснато с данни, изисквани във връзка с докладването на местоположението на влака	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативното правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете
4.2.3.4.2.2	Прогнозно време на предаване	изпълнено	Обяснение: УИ, Глава шеста „Работа на диспечерите“, Раздел I	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативното правило/принцип ще бъде	ЖП <input type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/>

**Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на
железопътната система в Европейския съюз**

			„Работа на влаковия диспечер“ са определени задълженията за водене на отклоненията от графика и предаването на информация. УИ има споразумения за обмен на информация с друг УИ в граничните преходи. При необходимост същите ще се прегледат, анализират и съответно ще се извършат промени с цел актуализиране на информацията за смущения в транспортната услуга		разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	Моля пояснете
4.2.3.4.3	Опасни товари	изпълнено	Обяснение: УИ и ЖП в рамките на СУБ имат процедури свързани с превоз на опасни товари	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете
4.2.3.4.4	Качество на експлоатацията	изпълнено	Обяснение: УИ и ЖП в рамките на СУБ регистрират чрез Регистър на опасностите всички нежелани събития, довели до значителни смущения в работата	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете
4.2.3.5	Записване на данни	изпълнено	Обяснение: Към момента такива данни се записват на хартия или се вкарват от служители в електронни бази данни. При внедряване на GSM-R, ще се извършва записване на данни чрез системата.	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете

**Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на
железопътната система в Европейския съюз**

4.2.3.5.1 4.2.3.5.1	Записване на данни за наблюдение извън влака	Въвеждане до 2023 г	Обяснение: Към момента такива данни се записват на хартия или се вкарват от служителите в електронни бази данни. съгласно ПТЕ и ПДВМР на УИ	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете
4.2.3.5.2	Записване на данни за надзор във влака	изпълнено	Обяснение: Към момента такива данни се записват на хартия или се вкарват от служителите в електронни бази данни. При внедряване на GSM-R, ще се извършва записване на данни чрез системата.	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете:
4.2.3.6.1	Затруднения в експлоатация - съвет към други потребители	изпълнено 23.12.2006 г.	Обяснение: Съгласно чл. 22, ал. 2, т. 7 от Наредба № 59 СУБ на УИ и на ЖП включва споразумения за предоставяне на необходимата информация за безопасността между управителите на железопътната инфраструктура и железопътните предприятия, както и между железопътните предприятия, експлоатиращи една и съща инфраструктура, и вътрешни процедури за предоставяне на информацията до всички нива;	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете:
4.2.3.6.2	Влошени условия - съвети за обучение на машинисти	изпълнено	Обяснение: УИ на своята интернет страница е публикувал информация за това какви извънредни	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/>

**Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на
железопътната система в Европейския съюз**

			мерки следва да се предприемат съвместно с ЖП работещи в неговата инфраструктура. Необходимо е информацията да се обновява непрекъснато.		разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	Моля пояснете:
4.2.3.6.3	Влошена експлоатация - извънредни мерки	изпълнено	Обяснение: УИ на своята интернет страница е публикувал информация за това какви извънредни мерки следва да се предприемат съвместно с ЖП работещи в неговата инфраструктура. Необходимо е информацията да се обновява непрекъснато.	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете:
4.2.3.7	Управление на извънредна ситуация	изпълнено	Обяснение: ЖП и УИ в рамките на своята СУБ определят подходящи процедури за подпомагане на влаковата бригада при ситуации на влошени условия. Задължението е въведено с чл. 216а. ал. (1) от Наредба № 58 (в сила от 15.08.2014 г.) Експлоатацията и управлението на движението на влаковете включва процедурите, които се прилагат от управителите на железопътна инфраструктура и железопътните превозвачи и които позволяват съгласуваната експлоатация на различните структурни подсистеми на	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете:

**Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на
железопътната система в Европейския съюз**

			железопътната система при композиране и управление на влак, планиране и управление на движението, както при нормални, така и при влошени условия на работа и при аварийни ситуации.			
4.2.3.8	Помощ за обучение на персонала в случай на инцидент или сериозна неизправност на подвижния състав	изпълнено	Обяснение: Железопътните предприятия в рамките на своята СУБ определят подходящи процедури за подпомагане на влаковата бригада при ситуации на влошени условия. Задължението е въведено с чл. 216а. ал. (1) от Наредба № 58 (в сила от 15.08.2014 г.) Експлоатацията и управлението на движението на влаковете включва процедурите, които се прилагат от управителите на железопътна инфраструктура и железопътните превозвачи и които позволяват съгласуваната експлоатация на различните структурни подсистеми на железопътната система при композиране и управление на влак, планиране и управление на движението, както при нормални, така и при влошени условия на работа и при аварийни ситуации.	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете:
4.6.1	Професионална компетентност на	изпълнено	Обяснение: За изпълнение на дейностите в	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/>

**Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на
железопътната система в Европейския съюз**

	персонала, който изпълнява важни за безопасността задачи, свързани с придружаване на влак		железопътния транспорт се назначават лица на възраст над 18 години, притежаващи необходимата квалификация и документ за правоспособност, когато се изисква. В Наредба № 56 е посочено нивото на компетентност за заемане на длъжности.		правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете:
4.6.2.1	Езикова компетентност - принципи	изпълнено	Обяснение: За изпълнение на дейностите в железопътния транспорт се назначават лица на възраст над 18 години, притежаващи необходимата квалификация и документ за правоспособност, когато се изисква. В Наредба № 56 е посочено нивото на езикова компетентност.	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете:
4.6.2.2	Езикова компетентност - ниво на знания и приложение Е	изпълнено	Обяснение: За изпълнение на дейностите в железопътния транспорт се назначават лица на възраст над 18 години, притежаващи необходимата квалификация и документ за правоспособност, когато се изисква. В Наредба № 56 е посочено нивото на езикова компетентност.	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете:
4.6.3.1	Първоначална и текуща оценка на персонала - основни елементи	изпълнено	Обяснение: В рамките на СУБ на ЖП и УИ са въведени процедури според които се определят критерии за подбор на персонала	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете:

**Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на
железопътната система в Европейския съюз**

4.6.3.2	Анализ и актуализиране на нуждите от обучение	изпълнено	Обяснение: В рамките на СУБ на ЖП и УИ са въведени процедури според които ежегодно се планира и провежда обучение на персонала	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете:
4.6.4	Помощен персонал	изпълнено	Обяснение: ЖП за превоз на пътници /към момента е само едно/ в рамките на своята СУБ трябва да има правила с които да гарантира, че помощният персонал (в случай, че има такъв), който не е част от влаковата бригада, освен първоначалното си обучение е преминал и обучение да изпълнява инструкциите на напълно обучените членове на влаковата бригада.	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете:
4.7.1	Условия за здраве и безопасност - въведение	изпълнено	Обяснение: Въведени общи правило приложими и задължителни за УИ и ЖП в качествата им на работодатели - НАРЕДБА № 54 за медицинските и психологическите изисквания към персонала, който осъществява железопътни превози на пътници и товари и съпътстващите ги дейности, и за провеждане на предпътните (предсменни) медицински прегледи	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете:
4.7.2.1	Медицински прегледи и	изпълнено	Обяснение: Въведено общо правило – чл.3 и чл. 4 на	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/>	Специфичен случай: <input type="checkbox"/>	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/>

**Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на
железопътната система в Европейския съюз**

	психологически оценки - преди назначаването		НАРЕДБА № 54 за медицинските и психологическите изисквания към персонала, който осъществява железопътни превози на пътници и товари и съпътстващите ги дейности, и за провеждане на предпътните (предсменни) медицински прегледи	Обосновка:	Общо оперативното правило/принцип ще бъде разработено в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете:
4.7.2.2.1	След назначаване - честота на периодичните медицински прегледи	изпълнено	Обяснение: Въведено общо правило – чл. 7 и чл. на НАРЕДБА № 54 за медицинските и психологическите изисквания към персонала, който осъществява железопътни превози на пътници и товари и съпътстващите ги дейности, и за провеждане на предпътните (предсменни) медицински прегледи	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативното правило/принцип ще бъде разработено в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете:
4.7.2.2.2	Минимално съдържание на периодичния медицински преглед	изпълнено	Обяснение: Въведено общо правило - Приложение № 2а през 2016 г. на НАРЕДБА № 54 за медицинските и психологическите изисквания към персонала, който осъществява железопътни превози на пътници и товари и съпътстващите ги дейности, и за провеждане на предпътните (предсменни) медицински прегледи	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативното правило/принцип ще бъде разработено в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете::
4.7.2.2.3	Допълнителни	Частично	Обяснение: Въведено общо	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/>	Специфичен случай: <input type="checkbox"/>	ЖП <input checked="" type="checkbox"/>

**Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на
железопътната система в Европейския съюз**

	медицински прегледи и / или психологически оценки	изпълнено Цялостно въвеждане до 30.06.2018 г	правило. Съгласно чл. 6, ал. 1 от Наредба № 54 след отпуск по болест, продължил повече от 30 дни, както и в други случаи, по преценка на лекаря може да се извърши подходящ допълнителен медицински преглед. За машинистите, съгласно чл. 7. ал. 3 и ал. 4 от Наредба № 54 Преосвидетелстването се проверява винаги след възникване на трудова злополука на машиниста или след всеки период на отсъствието му от работа след инцидент, при който са засегнати хора или в случаите на отстраняване на машиниста от работа по причини, свързани с безопасността на превозите, работодателят изисква извършване на преосвидетелстване на медицинската годност на машиниста.	Обосновка:	Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	УИ <input checked="" type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете::
4.7.3.1	Медицински изисквания - общи изисквания	изпълнено	Обяснение: Въведено общо правило чрез промяна в Приложение № 2а през 2016 г. на НАРЕДБА № 54 за медицинските и психологическите изисквания към персонала, който осъществява железопътни превози на пътници и товари и съпътстващите ги дейности, и за провеждане на	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете::

**Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на
железопътната система в Европейския съюз**

			предпътните (предсменни) медицински прегледи			
4.7.3.2	Изисквания към зрението	изпълнено	Обяснение: Въведено общо правило чрез промяна в Приложение № 2а през 2016 г. на НАРЕДБА № 54 за медицинските и психологическите изисквания към персонала, който осъществява железопътни превози на пътници и товари и съпътстващите ги дейности, и за провеждане на предпътните (предсменни) медицински прегледи	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете::
4.7.3.3	Изисквания за слуха	изпълнено	Обяснение: Въведено общо правило чрез промяна в Приложение № 2а през 2016 г. на НАРЕДБА № 54 за медицинските и психологическите изисквания към персонала, който осъществява железопътни превози на пътници и товари и съпътстващите ги дейности, и за провеждане на предпътните (предсменни) медицински прегледи.	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете:
4.8	Регистрите на инфраструктурата и превозните средства	изпълнено	Обяснение: Управителят на инфраструктурата предоставя основната част от данните по приложение „Г“ в своя Референтен документ за мрежата. При все това е необходимо да се извърши подробен преглед и при необходимост да се допълнят данните, които ще	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете:

**Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на
железопътната система в Европейския съюз**

			са на разположение на превозвачите. От своя страна железопътните превозвачи предоставят данни за возилата, които ползват.			
4.8.1	Инфраструктура	изпълнено	Обяснение: Управителят на инфраструктурата предоставя основната част от данните по приложение „Г“ в своя Референтен документ за мрежата. При все това е необходимо да се извърши подробен преглед и при необходимост да се допълнят данните, които ще са на разположение на превозвачите.	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете:
4.8.2	Подвижен състав	изпълнено Въвеждане до 30.06.2018 г	Обяснение: Железопътните превозвачи предоставят информация за дължината за возилата. Необходимо е информацията да се допълни за това дали возилото е произведено от материали, които могат да бъдат опасни в случай на произшествия или пожар (например азбест),	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете:
Приложение А	ERTMS/ETC оперативни правила и принципи - версия 4	2018 г.	Обяснение: Управителят на железопътната инфраструктура ще разработи оперативни правила, приложими за системите по TCOC КУС при въвеждане в експлоатация. Тези правила ще са съобразени с документа на ERA,	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка::	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете:

**Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на
железопътната система в Европейския съюз**

			съдържащ принципите и хармонизираните правила за функциониране на ERTMS.			
Приложение Б.1	Опесъчаване	Частично изпълнено Въвеждане до 30.06.2018 г.	Обяснение: В чл. 507 „Задължения на машиниста“ ал. 1 т. 6 от Правила за техническа експлоатация на железопътната инфраструктура на Национална Компания “Железопътна инфраструктура” е заложено при движение през стрелки и изолирани звена да не използва пясъчната инсталация.	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете
Приложение Б.2	Потегляне на влак	изпълнено	Обяснение: В НАРЕДБА № 58 от 2.08.2006 г. (посл. изменена 15.08.2014 г.) за правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт са посочени условията за потегляне на влак	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/> Други <input checked="" type="checkbox"/> Моля пояснете: Правилата за потегляне на влак се отнасят за УИ ЖП, лицата извършващи строителна, ремонтна или друга дейност по железопътната инфраструктура
Приложение Б.3	Липса на разрешение за движение на влака в очакваното време	изпълнено	Обяснение: В НАРЕДБА № 58 от 2.08.2006 г. (посл. изменена 15.08.2014 г.) за правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт е посочен реда за комуникация между машинисти и ръководители по движение и влакови	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/> Други <input checked="" type="checkbox"/> Моля пояснете: Правилата за комуникация се отнасят за УИ, ЖП, лицата извършващи строителна, ремонтна или друга дейност по железопътната инфраструктура

**Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на
железопътната система в Европейския съюз**

			диспечери			
Приложение Б.4	Пълна липса на предните крайни светлини	изпълнено	Обяснение: Съгласно т.2 ал 1 на чл. 192 от НАРЕДБА № 58 е забранено използване на локомотиви или мотрисни влакове за обслужване на влак, изолирано движение или маневрена дейност с неизправни сигнални светлини	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете
допълнение Б.5	Пълна липса на сигнала на задния край на влака	изпълнено	Обяснение: Съгласно т. 3 ал. 1 на чл. 10 от ПРАВИЛА за движението на влаковете и маневрената работа в Железопътния транспорт, служителите от НК "ЖИ" и железопътните превозвачи, чиято работа е свързана с движението на влаковете и маневрената дейност, са длъжни: т. 3. правилно да подават установените сигнали и правилно да сигнализират влаковете и возилата , местата, устройствата и съоръженията, за които отговарят;	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете
Приложение Б.6	Отказ на устройството за звуков сигнал на влак	изпълнено	Обяснение: Съгласно т.1 ал 1 на чл. 192 от НАРЕДБА № 58 е забранено използване на локомотиви или мотрисни влакове за обслужване на влак, изолирано движение или маневрена дейност с неизправен уред за подаване на звукови сигнали (свирка или тифон);	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете

**Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на
железопътната система в Европейския съюз**

<p>Приложение Б.7</p>	<p>Повреда на ж.п. прелез</p>	<p>изпълнено</p>	<p>Обяснение: В НАРЕДБА № 58 са уредени въпросите за движение през повреден прелез. Съгласно чл. 264. ал (1) (в сила от 10.09.2009 г.) Разпореждания на влаковия персонал се дават с писмена заповед за реда за движение при специални условия (приложение № 15А) в случаите на: т. 8. изпращане на влак на междугарие, когато прелезопазач не се е обадил да получи нареждане за спускане на бариерите; Съгласно чл. 291 се забранява преминаването: 1. на забранителен сигнал и на затворен заградителен и прелезен светофор от влак или друг ГЖПС; В чл. 355. Ал. (1) се указва, че предпрелезният светофор е изправена правоъгълна табела с един фар и с него се подава мигаща луннобяла светлина, указваща че АПУ е задействано и работи нормално (2) (Изм. - ДВ, бр. 43 от 2009 г., в сила от 10.09.2009 г.) В случай че светофорът по ал. 1 не свети или свети с постоянна луннобяла светлина, това означава, че АПУ не работи и задължава машиниста при приближаване към прелеза да подаде няколко пъти сигнал "Внимание!", да</p>	<p>Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:</p>	<p>Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:</p>	<p>ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете</p>
---------------------------	-----------------------------------	------------------	--	--	--	---

**Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на
железопътната система в Европейския съюз**

			намали скоростта пред прелеза до 15 km/h с готовност за спиране.			
Приложение Б.8	Отказ на радиовръзка за гласова комуникация	изпълнено	Обяснение: Съгласно т.33 ал 1 на чл. 192 от Наредба № 58 е забранено използване на локомотиви или мотрисни влакове за обслужване на влак, изолирано движение или маневрена дейност с неизправна радиостанция за локомотивите, работещи в радиофицирани участъци или маневрени райони Съгласно чл. 125 от Наредба № 58, условията и редът за работа с ВДРВ и GSM-R се определят с инструкции за работа на управителя на жп инфраструктура;	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете
Приложение Б.9	Движение при управление само на база визуално наблюдение	изпълнено	Обяснение: Съгласно чл. 252. (2) от Наредба № 58 при обслужване на влак машинистът е длъжен: 1. да държи спирачните съоръжения винаги готови за действие и да не допуска падане на налягането в главния въздушен резервоар под 6,5 бара и в главния въздухопровод под 3,6 бара, освен при необходимост от екстрено спиране; 2. да не превишава скоростта, определена в табличната форма на графика за движение на влаковете; 3. да управлява влака с	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете

**Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на
железопътната система в Европейския съюз**

			повишена бдителност, а при нужда да намалява скоростта при влошени метеорологични и други условия, които намаляват видимостта на сигналите.			
Приложение Б.10	Оказване на помощ на повреден влак	изпълнено	<p>Обяснение: Съгласно ал.1 от чл. 377 на Наредба № 58 принудително спрял влак на междугарие, след като се осигури против самопридвижване, се огражда и охранява:</p> <p>1. ако е поискана помощ - от страната, от която се очаква помощното возило (приложение № 36, фиг. 118);</p> <p>2. ако е нарушен габаритът на съседния коловоз - веднага се предприемат действия за спиране на движението на влаковете по коловоза с нарушен габарит и за ограждане и охрана на мястото от страната, от която се очаква, че ще пристигне първият влак;</p> <p>3. при движение на влаковете с разграничение по време - откъм идващия след него влак;</p> <p>4. при принудително спиране на влак на междугарие в участък с АБ с проходни сигнали - от към края на влака, като не се допуска връщане или придвижване на влака в обратна посока без</p>	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	<p>Специфичен случай: <input type="checkbox"/></p> <p>Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/></p> <p>Недостатък: <input type="checkbox"/></p> <p>Обосновка:</p>	<p>ЖП <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>УИ <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Други <input type="checkbox"/></p> <p>Моля пояснете</p>

Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на
железопътната система в Европейския съюз

			<p>предварително разрешение на дежурния ръководител движение от гарата, която е изпратила влака, или от влаковия диспечер в участъци с ДЦ.</p> <p>(2) За прибиране на охраната машинистът на влака по ал. 1 подава сигнал "Внимание!".</p> <p>Съгласно чл. 184 ал (1) от Правила за движението на влаковете и маневрената работа в Железопътния транспорт, дежурният влаков диспечер закрива междугарното и определя от коя гара ще се даде помощ.</p> <p>(2) Когато е повредена контактната мрежа или тя пречи за извършване на възстановителни работи, най-напред се пропускат аварийно-възстановителните машини по контактна мрежа.</p> <p>(3) Когато от спрял на междугарното влак е поискан възстановителен влак, противопожарен влак или помощен локомотив, той няма право да тръгне от мястото си, докато не пристигне исканата помощ или не бъде получено друго писмено разпореждане от дежурния ръководител движение.</p>			
--	--	--	--	--	--	--

**Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на
железопътната система в Европейския съюз**

			(4) Принудително спрелият влак на междугарието и мястото на прекъсването се ограждат съгласно разпоредбите на Наредба №58 Чл. 185. След като получат заповед за закриване на междугарието, дежурните ръководители движение в гарите, ограничаващи това междугарие, поставят на телефонните си апарати, с които осигуряват движението, или на апаратите на ОТ за осигуряване на движението на влаковете на междугарие, напомнителна табелка със следния текст: "МЕЖДУГАРИЕТО КЪМ ГАРА . . . ЗАКРИТО".			
Приложение Б.11	Разрешение за подминаване на сигнал с показание/индикация за спиране	изпълнено	Обяснение: Съгласно ал.2 от чл. 293 на НАРЕДБА № 58 преминаването на затворен или неосветен светофор или на светофор със съмнително показание на светлините се допуска само с разрешение от дежурния ръководител движение или от влаковия диспечер, дадено на машиниста.	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете
Приложение Б. 12	Аномалии в сигнализацията по протежение на линията	изпълнено	Обяснение: Съгласно ал.2 от чл. 293 на НАРЕДБА № 58 преминаването на затворен или неосветен светофор или на светофор със съмнително показание на светлините се	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/>	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете

**Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на
железопътната система в Европейския съюз**

			допуска само с разрешение от дежурния ръководител движение или от влаковия диспечер, дадено на машиниста.		Обосновка:	
Приложение Б.13	Спешно повикване	изпълнено	<p>Обяснение: Съгласно Правила за техническа експлоатация на железопътната инфраструктура на ДП НКОЖИ и по специално с чл. 507 и 508 са указани действията при такива ситуации.</p> <p>Чл. 507. (1) Локомотивният машинист е длъжен:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. При придвижване по сигнал на гаров работник при движение с локомотива напред или на изолиран локомотив в район на гара да следи за правилното положение на снабдените с указатели стрелки по маршрута. 2. В гара с маршрутизирани маневри да следи и да изпълнява показанията и на маневрените светофори; 3. С цел откриване на задна дистанция да установява товарните влакове до изходния сигнал или до дистанционния указател, когато няма изходен сигнал или същият е групов; 4. При наличие на неизправности, застрашаващи сигурността на движението, незабавно да се обади по влаковата радиовръзка, от аварийна колонка на междугарията или да спре влака в първата гара и да уведоми дежурния ръководител движение, като по възможност съобщава и причините за това; 	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	<p>Специфичен случай: <input type="checkbox"/></p> <p>Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/></p> <p>Недостатък: <input type="checkbox"/></p> <p>Обосновка:</p>	<p>ЖП <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>УИ <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Други <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Моля пояснете: Водачи на релсови самоходни машини</p>

**Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на
железопътната система в Европейския съюз**

		<p>Чл. 508. (1) При обслужване на влак в участък с диспечерска централизация машинистът (помощник-машинистът) е длъжен:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Да изпълнява незабавно нарежданията на влаковия диспечер; 2. Да съобщава незабавно на влаковия диспечер, когато влакът не може да замине при наличие на отворен светофор и въпреки че е настъпило време за тръгване; 3. Да използва правилно средствата за телекомуникации, монтирани в локомотива и аварийните колонки на междугарнето. <p>(2) При невъзможност да се свърже с влаковия диспечер машинистът (помощник-машинистът) търси съдействието на ръководител движение, като изпълнява неговите указания.</p> <p>(3) При всяко извънредно и непредвидено в разписанието спиране или задържане на влака, както и при забелязване на неизправности в гарите и междугарията машинистът (помощник-машинистът) незабавно уведомява влаковия диспечер по диспечерската радиовръзка или най-близкия телефон, като съобщава по възможност причините за това.</p> <p><i>Наредба № 58, чл. 123. (Доп. - ДВ, бр. 43 от 2009 г., в сила от 10.09.2009 г.)</i> Системата за влакови диспечерски радиовръзки (ВДРВ) и GSM-R служи за пряко предаване и приемане на служебни съобщения и</p>			
--	--	---	--	--	--

**Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на
железопътната система в Европейския съюз**

			<p>разпоредения за движението на ГЖПС и за предотвратяване на произшествия <i>чл. 124 (2)</i> Чрез ВДРВ се осъществява:</p> <p>1. групово повикване на всички локомотиви, намиращи се в зоната на стационарната радиостанция;</p> <p>2. <i>специално групово повикване</i> на всички локомотиви, намиращи се в зоната на стационарната радиостанция;</p> <p>3. <i>приемане на групово и специално групово (аварийно) повикване</i> от локомотивната радиостанция и превръщането му в селективен разговор;</p>			
Приложение Б.14	Незабавни действия за предотвратяване опасност за влакове	изпълнено	<p>Обяснение: Съгласно чл. 19 ал. (3) от НАРЕДБА № 58 работник или служител от железопътната система, установил неизправност на пътя, сигналите и други съоръжения, които застрашават безопасността на превозите, е длъжен незабавно да предприеме мерки за спиране на движението, уведомяване на съседните гари и при възможност сигнализиране на опасното място и отстраняване на повредата.</p>	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	<p>Специфичен случай: <input type="checkbox"/></p> <p>Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/></p> <p>Недостатък: <input type="checkbox"/></p> <p>Обосновка:</p>	<p>ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/> Други <input checked="" type="checkbox"/> Моля пояснете: контролни органи от НОБ или служители на НРО, служители на предприятия или фирми извършващи СМР по железопътната инфраструктура</p>
Приложение В.2	Структура на комуникации	изпълнено	<p>Обяснение: Условието и редът за работа с ВДРВ са определени с инструкции от управителя на железопътната инфраструктура и ръководства за ползване от машинистите на</p>	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	<p>Специфичен случай: <input type="checkbox"/></p> <p>Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/></p> <p>Недостатък: <input type="checkbox"/></p> <p>Обосновка:</p>	<p>ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете:</p>

**Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на
железопътната система в Европейския съюз**

Приложение В.3	Методика за комуникиране	Частично изпълнено. Въвеждане до 30.06.2018 г.	Обяснение: Условието и редът за работа с ВДРВ са определени с инструкции от управителя на железопътната инфраструктура и ръководства за ползване от машинистите на железопътните превозвачи но в същите не е посочен същия ред, така като е описан в т. 3.3 на Приложение В на РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2015/995	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете:
Приложение В.4	Правила за комуникация	Частично изпълнено. Въвеждане до 30.06.2018 г.	Обяснение: Условието и редът за работа с ВДРВ са определени с инструкции от управителя на железопътната инфраструктура и ръководства за ползване от машинистите на железопътните превозвачи но в същите не е посочен същия ред, така като е описан в т. 4 на Приложение В на РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2015/995	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете:
Приложение В.5	Термини (обща положения)	Въвеждане до 30.06.2018 г.	Обяснение: Условието и редът за работа с ВДРВ са определени с инструкции от управителя на железопътната инфраструктура и ръководства за ползване от машинистите на железопътните превозвачи но в същите не е посочен същия ред, така като е	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете:

**Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на
железопътната система в Европейския съюз**

			описан в т. 5 на Приложение В на РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2015/995			
Приложение В.6	Писмени нареждания	Въвеждане до 30.06.2018 г.	Обяснение: Условието и редът за работа с ВДРВ са определени с инструкции от управителя на железопътната инфраструктура и ръководства за ползване от машинистите на железопътните превозвачи но в същите не е посочен същия ред, така като е описан в т. 6 на Приложение В на РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2015/995 по отношение на издаване на писмено нареждане.	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете:
Приложение В.7	Термини (в писмени нареждания)	Въвеждане до 30.06.2018 г.	Обяснение: Условието и редът за работа с ВДРВ са определени с инструкции от управителя на железопътната инфраструктура и ръководства за ползване от машинистите на железопътните превозвачи но в същите не е посочен същия ред, така като е описан в т. 6 на Приложение В на РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2015/995 по отношение на стандартната терминология.	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете:
Приложение В.8	Книга с формуляри	Въвеждане до 30.06.2018 г.	Обяснение: Условието и редът за работа с ВДРВ са определени с инструкции от управителя на железопътната инфраструктура и	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/>	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете:

**Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на
железопътната система в Европейския съюз**

			ръководства за ползване от машинистите на железопътните превозвачи но в същите не е посочен същия ред, така като е описан в т. 6 на Приложение В на РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2015/995 по отношение на издаване на писмено нареждане.		Обосновка:	
Приложение Г	Елементи които УИ трябва да предостави на железопътното предприятие за пътната книга и за съвместимостта на влака по маршрута, предназначени за експлоатация	Изпълнено	Обяснение: Управителя на инфраструктурата следва да предоставя на железопътните предприятия данните така както са посочени в Приложение Г на ТСОС-та. Съгласно ал. (3) от чл. 217а. от Наредба № 58 (Нов – ДВ, бр. 68 от 2014 г. , в сила от 15.08.2014 г.) документацията по ал. 2 (включваща пътна книга) се изготвя от управителя на железопътната инфраструктура и железопътния превозвач съгласно изискванията, определени с ТСОС по отношение на подсистемата "Експлоатация и управление на движението". Пътна книга по ал. 2, т. 1, буква "б" трябва да има в кабината на всеки тягов ПЖПС, излизащ на път.	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете:
Приложение Е.1	Минимални изисквания във връзка с професионална	изпълнено	Обяснение: Лицата, назначени на длъжност от железопътния транспорт, която е свързана с	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете:

**Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на
железопътната система в Европейския съюз**

	квалификация за изпълнение на задачите, свързани с "придружаващи влакове" - общи изисквания		безопасността на превозите, трябва да притежават свидетелство за правоспособност съобразно извършваните дейности		<input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	
Приложение Е.2	Професионална квалификация	изпълнено	Обяснение: Лицата, назначени на длъжност от железопътния транспорт, която е свързана с безопасността на превозите, трябва да притежават свидетелство за правоспособност съобразно извършваните дейности, свързани с безопасността на превозите съгласно изискванията на Наредба № 56 от 14.02.2003 г. за изискванията, условията и реда за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност, изисквана от персонала, отговорен за безопасността на превозите с железопътен транспорт, или признаване на такава правоспособност и.....	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете:
Приложение Е.3	Способност за прилагане на знанията в практиката	изпълнено	Обяснение: Управителите на железопътна инфраструктура и железопътните предприятия изграждат свои системи за управление на безопасността, за да гарантират, че железопътната система може да постигне минималните общи	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете:

**Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на
железопътната система в Европейския съюз**

			критерии за безопасност и че съответства на националните правила за безопасност и на изискванията за безопасност, формулирани в ТСОС, както и че се прилагат съответните части на ОМБ			
Приложение Ж.1	Минимални изисквания във връзка с професионална квалификация за задачите на подготовката на влаковете - общи изисквания	изпълнено	Обяснение: Лицата, назначени на длъжност от железопътния транспорт, която е свързана с безопасността на превозите, трябва да притежават свидетелство за правоспособност съобразно извършваните дейности, свързани с безопасността на превозите съгласно изискванията на Наредба № 56 от 14.02.2003 г. за изискванията, условията и реда за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност, изисквана от персонала, отговорен за безопасността на превозите с железопътен транспорт, или признаване на такава правоспособност и.....	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете::
Приложение Ж.2	Професионална квалификация	изпълнено	Обяснение: Лицата, назначени на длъжност от железопътния транспорт, която е свързана с безопасността на превозите, трябва да притежават свидетелство за правоспособност съобразно	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете:

**Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на
железопътната система в Европейския съюз**

			извършваните дейности, свързани с безопасността на превозите съгласно изискванията на Наредба № 56 от 14.02.2003 г. за изискванията, условията и реда за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност, изисквана от персонала, отговорен за безопасността на превозите с железопътен транспорт, или признаване на такава правоспособност и.....			
Приложение Ж.3	Способност за прилагане на знанията в практиката	изпълнено	Обяснение: Лицата, назначени на длъжност от железопътния транспорт, която е свързана с безопасността на превозите, трябва да притежават свидетелство за правоспособност съобразно извършваните дейности, свързани с безопасността на превозите съгласно изискванията на Наредба № 56. Не се допуска налагането на ограничения за движението на товарни влакове на железопътни превозвачи от Европейския съюз, които преминават границите или извършват вътрешен транспорт в рамките на територията на Република България въз основа на национални разпоредби, отнасящи се до персонала на товарните	Да <input checked="" type="checkbox"/> Не <input type="checkbox"/> Обосновка: Лицата, които заемат длъжности свързани с безопасността, полагат изпит за проверка на знанията им съобразно притежаваната правоспособност. Изпитът включва въпроси по: 1. правилата за движение на влаковете, маневрената работа и сигналите, подавани в железопътния транспорт; 2. безопасност и техническа експлоатация на железопътната инфраструктура и подвижния железопътен състав; 3. функционални и	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете:

**Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на
железопътната система в Европейския съюз**

			влакове.	технически изисквания към устройствата и системите за осигурителна техника, телекомуникациите и системите за електроснабдяване; 4. експлоатация на железопътните прелези.		
Приложение 3.1	Европейският номер на возилото и буквено обозначение върху корпуса - общи разпоредби	изпълнено	Обяснение: От 2007 г. се прилагат пряко разпоредбите на Допълнение 6 към Решение 2007/756/ЕО на Комисията	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/> Други <input type="checkbox"/> Моля пояснете:
Приложение 3.2	Общите мерки за външната маркировка	изпълнено.	Обяснение: В Наредба № 58 са въведени изискванията на точка 3 от Допълнение буква 3 на Регламент 995/2015 по отношение на надписи на локомотиви, моторни вагони и специални возила.	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input type="checkbox"/> Други <input checked="" type="checkbox"/> Моля пояснете: Лица, отговорни за поддръжка
Приложение 3.3	Вагоните	изпълнено.	Обяснение: В Наредба № 58 са въведени изискванията на точка 3 от Допълнение буква 3 на Регламент 995/2015 по отношение на надписи на локомотиви, моторни вагони и специални возила.	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input type="checkbox"/> Други <input checked="" type="checkbox"/> Моля пояснете: Лица, отговорни за поддръжка
Приложение 3.4	Пътнически вагони и теглен пътнически състав	изпълнено.	Обяснение: В Наредба № 58 са въведени изискванията на точка 3 от Допълнение буква 3 на Регламент 995/2015 по отношение на надписи на локомотиви,	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/>	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input type="checkbox"/> Други <input checked="" type="checkbox"/> Моля пояснете: Лица, отговорни за поддръжка

**Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на
железопътната система в Европейския съюз**

			моторни вагони и специални возила.		Обосновка:	
Приложение 3.5	Локомотиви, моторни вагони и специални возила	До 30.06.2018 г.	Обяснение: В Наредба № 58 са въведени изискванията на точка 3 от Допълнение буква 3 на Регламент 995/2015 по отношение на надписи на локомотиви, моторни вагони и специални возила.	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/> Други <input checked="" type="checkbox"/> Моля пояснете: Собственици на возила, Структури и Лица, отговорни за поддръжка
Приложение 3.6	По азбучен ред маркиране на способността на оперативната съвместимост	изпълнено.	Обяснение: В Наредба № 58 са въведени изискванията на точка 3 от Допълнение буква 3 на Регламент 995/2015 по отношение на надписа TEN останалите означения са въведени – спазват се техническите изисквания от предписанията на Конвенцията за международни железопътни превози (COTIF) и Правилника за използване на вагоните в международно съобщение (PPV).	Да <input type="checkbox"/> Не <input checked="" type="checkbox"/> Обосновка:	Специфичен случай: <input type="checkbox"/> Общо оперативно правило/принцип ще бъде разработен в приложение Б: <input type="checkbox"/> Недостатък: <input type="checkbox"/> Обосновка:	ЖП <input checked="" type="checkbox"/> УИ <input checked="" type="checkbox"/> Други <input checked="" type="checkbox"/> Моля пояснете: Собственици на возила, Структури и Лица, отговорни за поддръжка

Забелешки:

Кутите в светло оранжево са ориентирани към бъдещето. Те не са от значение на този етап да се реши дали в момента правило е НПБ или НТП, но са важни за да се ползват за дискусиите в рамките на ТСОС ЕУД.

За попълване на таблицата е обърнато внимание на принципите и насоките за прилагане, посочени в параграфи 7.1 и 7.2 от ТСОС ЕУД.

Формата на НПИ за държавите-членки е даден от ЕЖА;

6. ФИНАНСИРАНЕ

Финансиране в рамките на ЕС се осигурява съгласно:

Регламент (ЕС) № 1300/2013² за създаване на Кохезионен фонд с цел засилване на икономическото, социалното и териториалното сближаване на Съюза в полза на насърчаването на устойчивото развитие. С регламента се установяват задачите на Кохезионния фонд и обхватът на оказваната от него подкрепа по отношение на инвестициите в растеж и работни места, посочени в член 89 от Регламент (ЕС) № 1303/2013.

Регламент № 1303/2013 г. за Европейските структурни и инвестиционни фондове³ - в рамките на Кохезионния фонд (КФ) и Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) страната ни ще разполага с 1,604 млрд. евро, само европейско финансиране (КФ – 1,144 млрд. евро и ЕФРР – 0,460 млн. евро) за изграждане на транспортна инфраструктура по трансевропейската транспортна мрежа. Средствата ще се разходват по ОП, ТТИ, одобрена от ЕК на 19.12.2014 г. От общата сума са заделени 572 млн. евро за развитието на железопътната инфраструктура, само европейско финансиране.

Регламент (ЕС) № 1316/2013 на Европейския парламент и на Съвета за създаване на Механизъм за свързване на Европа (МСЕ) - ще се финансират проекти от общ интерес в секторите на транспортните, телекомуникационните и енергийните инфраструктури. Общият финансов ресурс в сектор транспорт е 24,05 млрд. евро, включително 11,3 млрд. евро, които се прехвърлят от КФ и ще бъдат разходвани по неговите правила. Финансирането за България по кохезионната част от МСЕ, в размер на около 406 млн. евро, ще бъде насочено основно към железопътни проекти.

Финансиране чрез Механизма за свързване на Европа (МСЕ)

В периода 2014 – 2020 г. един от основните финансови инструменти за финансиране развитието на трансевропейската транспортна мрежа е Механизмът за свързване на Европа. Той е въведен с Регламент (ЕС) № 1316/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 за създаване на Механизъм за свързване на Европа, за изменение на Регламент (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на регламенти (ЕО) № 680/2007 и (ЕО) № 67/2010 текст от значение за ЕИП.

Средствата, предвидени за финансиране на проекти в областта на транспорта и транспортната инфраструктура през програмния период, 2014-2020 г. по МСЕ, сектор „Транспорт“, са в размер на € 24.05 млрд., и € 11,3 млрд. прехвърлени от Кохезионния фонд за разходване чрез МСЕ към държавите от кохезионната политика. МСЕ е централно-управляван инструмент, основан на принципа на конкурентен подбор на проекти. Целта е да се изберат най-зрелите, притежаващи най-висока добавена стойност за ЕС предложения.

² Регламент (ЕС) № 1300/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 17 декември 2013 година относно Кохезионния фонд и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1084/2006 на Съвета

³ Регламент (ЕС) № 1303/2013 на ЕП и на Съвета от 17.12.2013 г. за определяне на общо приложими разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд, Кохезионния фонд, Европейския земеделски фонд за развитие на селските райони и Европейския фонд за морско дело и рибарство и за определяне на общи разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд, Кохезионния фонд и Европейския фонд за морско дело и рибарство, и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1083/2006 на Съвета

Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата
„Експлоатация и управление на движението“ на железопътната система в Европейския съюз

Разпределението на средствата от бюджета на МСЕ (€ 21.7 млрд.)

- Проучвания - до 50% от допустимите разходи;
- Строителни дейности:
 - за жп и вътрешни водни пътища - до 20%,% от допустимите разходи, за дейности, целящи елиминиране на „тесните места“ и други участъци със затруднения - до 30% и за облекчаване на граничните преходи/трансгранични участъци и за подобряване на оперативната съвместимост в железопътния транспорт - до 40%
 - за транспортни връзки на пристанищата и летищата към вътрешността, дейности за намаляване на шума в жп транспорта, изграждане на пристанищни и интермодални терминали - до 20%
- Системи и услуги за управление на трафика:
 - ERTMS: до 50%
 - за всички други системи за управление на трафика, товарни транспортни услуги, изграждане на безопасни паркинги по пътищата на „основната мрежа“, както и дейности за развитие на морски магистрали- до 20%
 - Получаване на бонус - посочените проценти могат да се завишат с 10 % за дейности, които допринасят за синергия при транс-граничните преходи, постигане на целите за борба с климатичните промени или намаляване на емисиите на вредни газове.

Разпределение на средствата от Кохезионния фонд (€ 11,3 млрд.)

- Проучвания - до 85 %
- Строителни дейности:
 - за жп и вътрешни водни пътища – до 85%
 - за сухопътните гранични преходи — до 85%
 - транспортни връзки на пристанищата и летищата към вътрешността, изграждане на пристанищни и интермодални терминали - до 85%
 - дейности за намаляване на шума в жп транспорта: до 20%
- Системи и услуги за управление на трафика:
 - ERTMS - до 85%
 - за всички други системи за управление на трафика - до 85%
 - товарни транспортни услуги, изграждане на безопасни паркинги по пътищата на „основната мрежа“, както и дейности за развитие на морски магистрали - до 20%

Насоки за търсене на финансиране:

Чрез ОПТТИ е заложено да се финансира модернизацията и обновяването на железопътната инфраструктура, респективно ТСОС ЕУД, основно по жп направлението София-Пловдив - Бургас.

**Актуализиран национален план
за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно подсистемата
„Експлоатация и управление на движението“ на железопътната система в Европейския съюз**

В периода 2014 – 2020 г. един от основните финансови инструменти за финансиране развитието на трансевропейската транспортна мрежа е също така Механизмът за свързване на Европа., сектор „Транспорт“. Той е бѐде въведен с Регламент (ЕС) № 1316/2013, с който ще отменен Регламент № 680/2007 за трансевропейските транспортна и енергийна мрежи. Предстои извършването на анализ относно възможностите на различните субекти, имащи отношение към прилагане на ТСОС ЕУД да кандидатстват по Механизма за свързване на Европа.

Използват се и възможностите за финансиране на железопътната инфраструктура и железопътните превозни средства за пътнически превози от националния бюджет чрез капиталови трансфери. През 2015 г. беше подписан нов многогодишен Договор между Държавата и НК ЖИ за дългосрочно планиране и финансиране на дейностите по изграждането, поддържането, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура. Предоставянето на капиталови трансфери на Компанията се извършва при условията на Договора и в съответствие с размера, предвиден в годишните закони за държавния бюджет на Република България.

През 2009 г. беше подписан Договор за извършване на обществени превозни услуги в областта на железопътния транспорт на територията на Република България между Министерството на транспорта и „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД, който влезе в сила на 01.01 2010 г. и е с 15 годишен срок на изпълнение. Договорът предвижда възможност за предоставяне на капиталови трансфери от държавния бюджет за закупуване на нови пътнически железопътни превозни средства при изпълнението на определени условия.

Други възможни източници на финансиране са свързани с изразходване на собствени средства или получаването на заеми от различни кредитни институции.

Предвид комплексния характер на плана, за да се гарантира успешната му реализация е необходимо да се извършат редица действия от страна на всички включени в изпълнението му субекти – МТИТС, ИАЖА, НКЖИ и железопътните предприятия. Действията са резултат от текущото състояние на факторите от външната и вътрешна среда на обектите и субектите на управление на плана.

На организационно равнище, железопътните предприятия трябва:

- да разработят средносрочни и оперативни планове за постигане на стратегическите цели;
- да преработят вътрешните си документи от СУБ, в контекста на произтичащите от плана особености;
- да осигурят административни възможности за изпълнение на целите и задачите;
- да разработят програми за обучение и развитие на кадрите, които ще бъдат пряко ангажирани с управлението и изпълнението на плана, както и с бъдещото поддържане и развитие на оперативната съвместимост;
- да адаптират организационната култура;
- да доразработят системите си за качество, като включат в тях процесите и процедурите, регламентиращи и осигуряващи качествено изпълнение на дейностите;
- да се разработи и приложи методика за анализ на постигането на целите и оперативната съвместимост като цяло в сектора и др.

Всяка една от посочените дейности трябва да се разглежда като относително самостоятелен елемент на системата за управление на плана.

Цялостният контрол по изпълнение на плана ще се осъществява от Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“.

7. ПОСЛЕДВАЩИ ДЕЙСТВИЯ И ОБРАТНА ВРЪЗКА

7.1. АКТУАЛИЗИРАНЕ НА ПЛАНА

За да се осъществи Националният план за изпълнение на ТСОС трябва да се имат предвид следните предпоставки:

- Средства и срокове за поетапно прилагане на ТСОС трябва да се заложат в годишните планове, разработвани през следващите години от НКЖИ и железопътните предприятия;
- За насърчаване на НКЖИ и железопътните предприятия да се потърсят възможности за осигуряване на допълнителни средства от европейските фондове и държавния бюджет.

При настъпване на съществени изменения в предпоставките, които ще доведат до промяна на дейностите, сроковете и инвестициите, този План следва да се актуализира редовно - най-малко веднъж на пет години.

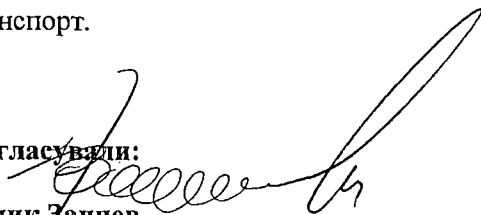
8. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Подходът на Управителят на железопътната инфраструктура и железопътните предприятия към изпълнението на НПИ следва да е активен и да се подкрепя от органите на държавната администрация.

По такъв начин ще се допринесе за ускорената реализация на плана за изпълнение на ТСОС ЕУД в Република България особено за:

- Повишаване нивото на безопасност на железопътния транспорт;
- Увеличаване на скоростта и капацитета на линиите;
- Ефективен контрол на трафика;
- Изпълнение на условията за оперативна съвместимост съгласно директивите на ЕС;
- Запазване на икономическа важна позиция на железопътния транспорт в транзитния транспорт.

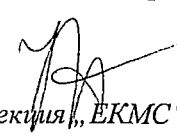
Съгласували:


Велик Занчев

Заместник министър на транспорта,
информационните технологии и съобщенията


Веселин Василев

01.02.2022г.
Изпълнителен директор на
ИА „Железопътна администрация“


Надежда Бухова

Директор на дирекция „ЕКМС“


Галина Василева

Директор на дирекция „КПП“


Димитър Савов

02.02.18г.
Директор на дирекция „НТИ“

imation

DVD-RW |
4.7GB, 2 hr



НПИ ТСОС
ЕУД