



(www.strategy.bg)

Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 58 от 2.08.2006 г. за правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт

[линк към консултацията](#)

Информация

Откриване / Приключване: 11.06.2018 г. - 11.07.2018 г. Неактивна

Номер на консултация: #3505-K

Област на политика: Архив - Транспорт

Тип консултация: Акт на министър

Вносител: Министерство на транспорта и съобщенията

Тип носител: Национално

Мотивите за предлаганите изменения са следните:

1. С промените в чл. 1 се цели ясно посочване на приложното поле на наредбата. Премахването на термините „проектиране“ и „построяване“ се налага от обстоятелството, че тази материя е уредена на ниво Европейски съюз в различните технически спецификации за оперативна съвместимост, а на национално ниво - за елементи, които не са оперативно съвместими, в Наредба № 55 от 29 януари 2004 г. за проектиране и строителство на железопътни линии, железопътни гари, железопътни прелези и други елементи от железопътната инфраструктура.
2. С промените в чл. 2 и 3 се определят ясно субектите, за които тази наредба се отнася, а именно: за управителя на железопътна инфраструктура; железопътните предприятия; собствениците, ползвателите и лицата, отговорни за поддръжката на подвижен железопътен състав; индустриалните клонове; лицата, извършващи строителна, ремонтна или друга дейност по железопътната инфраструктура. Също така се регламентира, че министерствата и други ведомства, дружества или предприятия по смисъла на чл. 2, т. 3 от Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ) със собствен железопътен транспорт по вътрешни линии в индустриални клонове с приемно-предавателна дейност следва да осъществяват дейността си съгласно тази наредба и инструкции, приети от съответния ръководител, съгласувани с управителя

на железопътната инфраструктура и с Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ (ИА „ЖА“). Със създаването на нова ал. 3, отнасяща се до индустриалните клонове, които не разполагат със собствен железопътен транспорт, се цели ясно да бъде посочено кой може да извършва безопасното им обслужване - железопътни предприятия, притежаващи сертификат за безопасност, съгласно инструкции, приети от собственика, и съгласувани от управителя на железопътната инфраструктура и Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“.

3. С новосъздадения чл. 3 се урежда редът за извършване на прегледите на железните пътища, съоръженията, устройствата, габарита и видимостта на сигналите по чл. 3, ал. 2, т. 3 и на индустриалните клонове по чл. 3, ал. 3, като се изисква същите да се извършват най-малко един път в годината от комисия в състав: председател - специалист с правоспособност „Строителен техник по поддържане и ремонт на ж.п. линии и съоръжения“ и членове: специалист с правоспособност „Ръководител движение“; специалист с правоспособност „Механик осигурителна техника (ОТ)“ (когато индустриалният клон има съоръжения на ОТ и/или сигнализация); специалист с правоспособност „Механик контактна мрежа (КМ)“ (когато индустриалният клон има съоръжения за трансформиране и/или пренасяне на електроенергия за тягови нужди); представител на собственика на индустриалния клон. С ал. 2 се въвежда образец на протокол - Приложение № 53.

4. С промените в чл. 5 терминът „трудноподвижни лица“ се заменя с „лица с ограничена подвижност“ с цел постигане на съответствие с терминологията, ползвана в нормативни актове на Европейския съюз и в Закона за железопътния транспорт по отношение на тази категория пътници. В редица регламенти и в Закона за железопътния транспорт се ползва термина „лица с ограничена подвижност“.

5. Промените в чл. 7 са редакционни и целят препращане към разпоредбите на Наредба № 57 от 9.06.2004 г. за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на Европейския съюз.

6. Промените в чл. 8 целят извършването на прегледите на железопътната инфраструктура и на подвижния състав да се извършва от точно определените субекти, осъществяващи тяхната експлоатация. Експлоатационните прегледи на ПЖПС, включен във влак, следва да се извършват по ред и по процедури, определени от железопътните предприятия в рамките на техните Системи за управление на безопасността (СУБ) или от управителя на железопътната инфраструктура за влакове, с които се извършват превози за технологични нужди съгласно чл. 10, ал. 2 от ЗЖТ.

7. С предложените нови ал. 2 и 3 в чл. 9 се дават правомощия на служителите с контролни функции на ИА „ЖА“ на достъп в индустриалните клонове с оглед осъществяване на контрол на персонала и съоръженията. Предвижда се при неизправности или нарушения, които застрашават безопасността на движението, тези служители да предписват спиране от експлоатация на съответното съоръжение, ПЖПС или индустриалния клон, до отстраняване на неизправностите или да отстраняват от работа съответното длъжностно лице от персонала,

извършило нарушение. Подобни правомощия произтичат от разпоредбата на чл. 2, т. 3 от ЗЖТ, в която е предвидено изискването към вътрешния железопътен транспорт на Министерството на вътрешните работи, Министерството на отбраната и други ведомства, дружества или предприятия, каквито са индустриалните клонове, да спазват изискванията, свързани с техническата експлоатация и безопасността на движението.

8. С изменението в чл. 10 се цели точното изписване на действащата и приложима 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 (обн., ДВ, бр. 20 от 4.03.2003 г.).

9. С промените в чл. 11, 14, 15 и 18 се правят уточняващи редакции.

10. Със създаването на новата ал. 3 в чл. 20 се цели повишаване на безопасността чрез забрана за извършване на всякакви несвойствени и отвличащи вниманието дейности от служителите на управителя на железопътната инфраструктура и на железопътните предприятия, изпълняващи по време на дежурство правомощия, свързани пряко с безопасността на превозите.

11. С промяната в чл. 22, отнасяща се до замяната на израза „тягови и нетягови подстанции“ се цели отстраняване на несъответствието изразяващо се в това, че не съществуват „нетягови“ подстанции.

12. С добавянето в чл. 23, ал. 1 на нова т. 4 („габаритните рамки в индустриалните клонове и в гарите – за проверка на габарита на натоварените в открити вагони товари и дезинфекционните рамки в граничните участъци“) се разширява списъкът на съоръженията, устройствата и обектите за осъществяване на пътническа, товарна и други експлоатационни дейности, които имат отношение към безопасността.

13. Промяната в чл. 30, ал. 3 урежда реда за документиране на състоянието на габарита и осното натоварване, така както са били проектирани и изградени.

14. Промените в чл. 49 се предлагат от управителя на железопътната инфраструктура и се основават на база на опита при експлоатация на различните типове електрически стрелкови обръщателни апарати като целят прецизиране на нормативната уредба относно използването им.

15. В ал. 3 на чл. 57 съюзът „и“ се заменя с „или“ с цел даване на възможност управителят на железопътната инфраструктура да определя дали разделните постове, които са вид експлоатационен пункт за регулиране на влаковото движение, да са с или без дежурен ръководител-движение. С развитието на осигурителната техника е възможно влаковете да заминават само по показанията на изходните светофори, но това следва да е ясно определено.

16. С допълнението на чл. 59, което предвижда спирките да се откриват и закриват след съгласуване с превозвачите, лицензирани за превоз на пътници, се цели подобряване на съгласуваността между управителя на железопътната

инфраструктура и превозвачите, лицензирани за превоз на пътници, когато възникне необходимост железопътни спирки да се откриват или закриват.

17. Промените в чл. 60 се отнасят до гаровите документи (технология на гара), които следва да съдържат инструкции и те да са в съответствие с издадените от управителя на железопътната инфраструктура (по чл. 7, ал. 1) Правила за техническа експлоатация и Правила за движение на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт от генералния директор на НК „Железопътна инфраструктура“ и с изискванията на настоящата наредба и ТСОС „Експлоатация и управление на движението“.

Със създаването на новата ал. 4 се прилага същия принцип като при организацията и реда за работа в експлоатационните пунктове, по отношение на организацията и реда за работа в индустриалните клонове – те се уреждат с инструкциите по чл. 3, ал. 1, съставени от собственика или ползвателя на индустриалния клон.

18. В чл. 61 се добавя нова т. 3, която посочва страничните коловози за гариране като един от видовете коловози в експлоатационните пунктове на железопътната инфраструктура. С промяната се цели уеднаквяване на терминологията на наредбата с тази в ЗЖТ. В ЗЖТ е посочено, че тези коловози за гариране са странични коловози, предназначени за временно гариране на железопътните превозни средства през периода между две пътувания.

19. Отмяната на ал. 4 в чл. 64 се налага поради това, че в участъците София-Пловдив и София-Карлово, за които се е отнасяло изключението, Национална компания „Железопътна инфраструктура“ е изключила и преустановила действието на диспечерските централизации за управление на влаковото движение. В момента по част от тези участъци се извършва модернизация на гаровите осигурителни инсталации, като номерирането на гаровите коловози следва да се извърши съгласно изискванията на съществуващия чл. 64 ал. 1.

20. Промените в чл. 121, т. 1, буква „г“ се предлагат с оглед съобразяване с техническия напредък като се въвежда изискването за участъци от инфраструктурата, на които се монтират и оптически междугарови линии (или се съоръжават с GSM-R), аварийни телефонни колонки да не се монтират. В т. 3, чрез замяната, по предложение на Национална компания „Железопътна инфраструктура“, на думите „телексни връзки“ с по-общото „информационни системи“, се създава възможност за ползване на нови начини за предаване на информация. Подобен е мотивът и за промяната в чл. 126, ал. 1, в която след думата „радиотелефони“ се добавя „или GSM-R“.

21. В чл. 165, т. 2 думите „4 mm и повече за приемно-отправни коловози и 5 mm и повече за останалите коловози“ се предлага да се заменят с „както е определено в чл. 49, ал. 5, т. 2.“. Това предложение е направено от Национална компания „Железопътна инфраструктура“ като се цели недопускане на различни тълкувания и несъответствия на текста с указаното в чл. 49, ал. 5, т. 2 за недопускане на експлоатацията на стрелки с определено неприлепване на език към раменна релса.

22. Със създаването на нова ал. 2 в чл. 180 се урежда въпрос, свързан с възлагане на правомощия на ИА „ЖА“ по отношение на поставянето на знаци и надписи на локомотиви, мотрисни влакове или мотриси. По отношение на пътническите и товарните вагони има общоприложими правила на ниво Европейски съюз. По отношение на тяговия състав такава единна разпоредба за вида и начина на поставяне на знаци (номера, имена или акроними на превозвач и др.) няма, а е необходима с цел идентификация и уеднаквяване.

23. Създаването на новия чл. 180а цели прилагане на общоевропейско изискване по железопътна инфраструктура да се експлоатират само железопътни превозни средства (возила), за които може по всяко време да се установи техния собственик, ползвател и структура, отговорна за тяхната поддръжка. Това се постига чрез изискванията всяко возило да има определен Европейски номер на возило (EVN), да има определено лице, отговорно за поддръжката, и тези данни да са вписани в Националния регистър на возилата по чл. 61 от Наредба № 57 или в националния регистър на возилата на друга държава – членка на Европейския съюз, или возилото да е регистрирано по международен договор, по който Република България е страна. Същевременно с ал. 2 се дава възможност и за изключения при определени условия – допуска се еднократно преминаване по определен маршрут на специални возила (локомотиви на чужди администрации, специални вагони, извънгабаритни возила, возила на метрополитена и др.) след издаване на разрешение от управителя на железопътната инфраструктура, в което се посочват всички ограничителни условия.

24. Създаването на нова ал. 4 в чл. 181 по отношение на измерването на колоосите на тяговия подвижен състав е свързано с гарантиране на техническата изправност и подобряване на безопасността.

25. Промяната в чл. 189 се прави с цел съобразяване на националните изисквания при въвеждане в експлоатация на возила със собствена тяга (локомотиви, мотрисни влакове, мотриси и специализирани машини) с ТСОС по отношение на подсистемата „Подвижен състав - локомотиви и пътнически подвижени състав“. Материята по въвеждане в експлоатация на подвижен състав на национално ниво е уредена в Наредба № 57 от 9.06.2004 г. за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на Европейския съюз;

26. С предложенията за изменения в чл. 190, ал. 1 и чл. 191 се прецизира извършването на технически преглед на влаковете. Процедурите за извършване на технически прегледи следва да са част от СУБ на предприятието, с което да се гарантира, че цялото свързано с безопасността оборудване във влаковете е в напълно функционално състояние и че същите могат да се движат безопасно.

27. В чл. 192, ал. 1 се предлага да се създаде т. 38, с която се въвежда забрана за включването в състав на влак с неизправно оборудване за опесъчаване или незаредено с пясък устройство за опесъчаване. С предложението се постига подобряване на експлоатационната сигурност предвид разнообразния профил на железопътните линии в Република България и важността на опесъчаването за безопасното влаково движение при неблагоприятен профил и влошени атмосферни

условия.

28. Заличаването в чл. 193 ал. 2, във второто изречение на думите „дължината и“ се налага от това, че в данните за влака следва да се включват всички возила (вкл. локомотивите). Промяната е с цел съобразяване с термина за „дължина на влака“ в Допълнение Й „Терминологичен справочник“ на ТСОС „Експлоатация и управление на движението“ (в случая по 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).

29. В чл. 198, ал. 1 се предлага заличаване на т. 8. Промяната се налага, тъй като изолираните локомотиви се движат с влаков номер, а не самостоятелно, поради което текстът не е приложим. Всеки локомотив се движи с номер като влак по определено разписание, в което са включени времепътуванията.

Чрез създаването на нова т. 13 се въвежда изискване към управителя на железопътната инфраструктура, при изготвяне на таблици с технически параметри и нормативи, да посочва местоположение на зоните, през които трябва винаги да се преминава със свалени пантографи (токоснематели). Предложението е от Национална компания „Железопътна инфраструктура“ и е в съответствие с изискването на ТСОС „Експлоатация и управление на движението“ на железопътните предприятия да се предоставя всяка налична подробна информация за особеностите на железопътната инфраструктура, по която извършват превози.

30. Със създаването на нова ал. 8 в чл. 201 се предлага подобряване на регулирането на движението на влакове. В момента не е разписана хипотезата, при която по предложение на превозвачите или след съгласуване с тях управителят на железопътната инфраструктура да може да извършва отмяна за цялото или за част от пътуването на редовно назначен влак или корекция на разписанието в оперативен порядък при непредвидени ситуации, възникнали непосредствено преди заминаването или по време на движението на влака. Промяната и в чл. 204 също е насочена към уреждане и подобряване на взаимоотношенията между управителя и железопътните предприятия при регулиране на движението за влаковете.

31. Чрез заличаване в чл. 206, т. 5 на думата „попътен“ се премахване на термин, за който няма определение в наредбата. Предприятията са задължени да извършват технически прегледи на подвижния състав, а в рамките на техните СУБ следва да посочат как и къде, съобразно експлоатационните особености, го извършват.

32. В чл. 209 се прави промяна, която ще засегне изискванията за композиране на влаковете с подвижен състав с историческо значение, предназначени само и единствено за атракционни туристически пътувания. Предложението е на „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД, като е мотивирано с това, че по принцип планът за композиране на такива влакове следва да се определя от превозвача.

33. Промените в чл. 216 целят усъвършенстване на изискванията при съставянето на влаковите документи. Към момента документът „натурен лист“ не се съставя за различни категории пътнически влакове. С промяната в ал. 3 се въвежда

изискването освен лицата, отговорни за съставянето на влаковите документи, предприятието да има и правила за попълването им. В ал. 1, т. 4 е предвидено удостоверението за спирачната маса да се съставя освен по образеца от Приложение № 11 от наредбата, и по новосъздаденото Приложение № 11а от наредбата.

34. С предложенията по чл. 243, чл. 247 и 249 се променя редът за извършване на проба на спирачките. Железопътното предприятие в рамките на неговата СУБ следва да определи реда, начина, персонала и местата на които извършва проби на спирачките на влаковете и да информира управителя на железопътната инфраструктура с посочените особености при пробите.

35. Чрез създаването на нова ал. 2 в чл. 254 се въвежда изискване за оставяне и престой в границите между дистанционните указатели на вагони, с които не се извършва движение или маневра и определяне на това кои лица са отговорни за спазването на това изискване – това са управителят на инфраструктурата в експлоатационните пунктове и собствениците на клоновете. За безопасен престой крайните вагони от двете страни на коловоза следва да се осигуряват против самопридвижване чрез затягане на ръчни спирачки или поставяне на дървени клинове. Регламентира се, че при наклон на коловоза над 2,5 ‰ вагоните могат да се укрепват със спирателни обувки.

36. В чл. 262 се създава нова ал. 2 за определяне на реда за заминаване на пътнически влакове от спирките. Това става след подаване на сигнал от ръководителя на превозната бригада – началника на влака.

37. С промяната в ал. 1 на чл. 263 се доразвива и уточнява редът за заминаване на влакове от гари, в които няма дежурен ръководител движение. Със създаването на нова ал. 7 се регламентира, без да се понижава нивото на безопасност, при лоша видимост или лоши метеорологични условия, влаковете да се придвижват до места, от които могат да се възприемат показанията на светофорите.

38. В чл. 264 с промяната в ал. 1 се прави уточняваща добавка, а с тези в ал. 4 се въвежда норма и се прави задължителна за изпълнение от персонала, на който е връчена, заповедта за движение на влаковете при специални условия.

39. Промените в чл. 281 са по предложение на железопътните превозвачи, с оглед тяхната практика, за уточняване на състава на маневрената бригада при различни експлоатационни условия и особености.

40. В чл. 331, ал. 2 и в чл. 398, ал. 2 се правят редакционни промени, прецизиращи разпоредбите.

41. В чл. 431 и чл. 434 се извършват промени, целящи подобряване на сигнализирането на изолирани локомотиви, движещи се в междугарие. Предлага се те да се сигнализират като край на пътнически влак: нощем – с една или с две червени светлини – като край на пътнически влак. По този начин ще се подобри видимостта на задния край на локомотива и ще се унифицира начина на сигнализиране и разпознаването му при преминаване през гари и при движение в междугарие.

42. С промените и с въвеждането на изисквания по отношение на поставяне на сигнали (в чл. 458 и чл. 465) ще се постигне изискване за еднаквост при поставяне на указатели в зависимост от скоростта на влаковете и спрямо посоките на движение.

43. Промяната във вида на указателя „Промяна скоростта на движението“ в чл. 473 е породена от необходимостта да се подобри неговата видимост. В момента указателят „Промяна скоростта на движението“ е табела, която от двете страни е бяла с два пресичащи се черни диагонала. На горния ѝ край на бяло поле е написано „км...“ и цифрите на километъра и хектометъра на мястото, където е поставен указателят, и същите следва да са с височина съответно 25 и 15 cm. (приложение № 49, фиг. 263). По данни от железопътните предприятия и по специално от техни локомотивни машинисти, този вид на указателя е трудно да бъде разпознат при лоши атмосферни условия (мъгла, дъжд, сняг) и при малка видимост (нощ). Друга причина за трудната видимост са и малките размери. Отчитайки изброеното, се предлага указателят да се промени като остане правоъгълна табела, която от двете страни е разделена на две полета. Долното поле е с две пресичащи се диагонално черни линии, като горният и долният триъгълник са зелени, а левият и десният триъгълник са жълти. Цветовете са електриково ярки. На горното бяло поле е написано „км...“ и цифрите на километъра и хектометъра на мястото, където е поставен указателят. Предлага се и посочване на начина, по които ще се поставя - от дясната страна по направление на километража при единични жп линии и за всеки текущ път, който е на отделно земно платно при двойни жп линии. При двойни жп линии, при които двата текущи пътя са на едно платно, указателят следва да се поставя от управителя на железопътната инфраструктура от дясно по направление на километража за път номер едно и отляво по направление на километража - за път номер две.

44. С предложеното ново Приложение № 53 „Протокол за отразяване на резултатите от прегледите на железните пътища, съоръженията, устройствата, габарита, видимостта на сигналите и индустриалните клонове“ се определя вида на документа по чл. 3а, ал. 2, както и данните, които ще се вписват в него.

Лице за контакт: Даниел Неделков Главен директор Главна дирекция „Железопътна инспекция“ ИА „Железопътна администрация Тел.: 02/9409 511 E-mail: DNedelkov@mtitc.government.bg

Отговорна институция

Отговорна институция

Министерство на транспорта и съобщенията

Адрес: София, София, ул. Дякон Игнатий № 9

Електронна поща: mail@mtc.government.bg

Начини на предоставяне на предложения и становища

- Портала за обществени консултации (изисква се регистрация чрез имейл);
- Електронна поща на посочените адреси;
- Системата за сигурно електронно връчване <https://edelivery.egov.bg/> (изисква се квалифициран електронен подпис или ПИК на НОИ);
- Официалния адрес за кореспонденция.

Документи

Пакет основни документи:

[Доклад към Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 58 от 2.08.2006 г. за правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт - вер. 1.0 | 11.06.2018](#)

[Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 58 от 2.08.2006 г. за правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт - вер. 1.0 | 11.06.2018](#)

[Справка за отразяване на предложенията и становищата - вер. 1.0 | 16.04.2021](#)

Консултационен документ:

Справка становища:

Коментари

[Коментари \(pdf\)](#)

[Коментари \(csv\)](#)

Автор: Тодор Чолаков (20.06.2018 21:06)

Предложения извън представения проект, част 4

19. Съществуващите указатели за профила на пътя страдат от различни недостатъци, които в повечето случаи ги правят неизползваеми скоро след монтирането им. Дългите им "крила" ги правят уязвими на силен вятър, вследствие на който металните се изкривяват, а пластмасовите масово се чупят в районите с преобладаващи силни ветрове. Наклона на крилата често не отговаря на указанията на чл. 46б, ал. 2, а цифрите са дребни и при висока скорост трудно четими. Не е уточнено с каква точност се изписва величината на наклона, вследствие на което на места наклона е изписан до 2-4 цифри след десетичната запетая, което затруднява прочитането в движение, а точност повече от 1 цифра след запетаята няма

практическо значение за машиниста. По тази причина, съществуващите указатели за профила на пътя не постигат предназначението си и на машинистите се налага опитно да научават особеностите на профила в участъците, по които пътуват. Това става много по-бавно и неточно.

Затова предлагам да започне постепенно преминаване към нов вид указатели за профила на пътя, възприети в много други европейски железници. Те са надписани с големи цифри, с точност до един знак след десетичната запетая и само с цели числа, могат да се монтират конзолно на стълбовете за контактната мрежа, различават се ясно и се прочитат бързо, което е от голямо значение при висока скорост. Необходимо е да се добави нов чл. 466а, регламентиращ възможността за монтиране на новия тип указатели.

Същите представляват квадратна черна табела със страна 300 мм. На нея е изобразен бял правоъгълник при равен участък с изписана дължината на участъка в метри или бял петоъгълник с върха надолу при надолнище или върха нагоре при нагорнище, с изписана величината на наклона в хилядни и дължината му в метри (вж. <http://bgrail.info/Profile.gif>).

20. В чл. 478, ал. 2 има изискване във всяка единица тягов ПЖПС да има три сигнални диска. Този брой е определен преди промените в Наредбата от 2014 г - един диск за края на влака, един за челото на влака (при специални случаи) и един резервен. След отпадане на случаите, в които челото на влака се сигнализира с диск, следва да отпадне и един от сигналните дискове, съответно да се изисква наличието само на два диска - един за края на влака и един резервен.

Също така, изискването, дисковете да се намират в кабината е неудачно. При много единици ПЖПС, включително мотрисните влакове, инвентарните принадлежности се намират в специално предназначени за тях отделения в машинното помещение или в салона за пътници.

Изискването за наличие на два броя червени стъкла следва да е само за возила, които нямат отделни червени светлини на надбуферните фарове.

21. Предлагам да се създаде възможност (допустимост), в електрифицирани участъци, всички сигнали и указатели с постоянен характер да могат да се монтират конзолно на стълбовете на контактната мрежа, включително от лявата страна в еднопътни участъци, когато няма други коловози (клонове, изтеглители и др.) отляво на текущия път. Така ще се постигне както по-добра видимост при височина на нивото на машиниста, така и ще има по-добра защита от вандалски прояви.

Автор: Тодор Чолаков (20.06.2018 21:04)

Предложения извън представения проект, част 3

14. Според чл. 430, при престой в гара, прожектора трябва да се изгасява. При много от съвременните локомотиви и мотрисни влакове, горната светлина служи само за сигнализация, а осветяването на пътя става с дълги светлини, част от или в

съседство с надбуферните фарове. В тази връзка, "прожектора" може да се замени с "дългите светлини" или последното да се добави в скоби.

15. Според чл. 426, локомотивът се сигнализира отпред денонощно с три обикновени светлини. Никъде не е уточнено обаче как се сигнализира челото на мотрисен влак (освен визуално във фиг. 206). Необходимо е чл. 426 да се измени така, че да е ясно, че всички влакове се сигнализируют така отпред, а това, че локомотива отзад не се осветява да е допълнително уточнение за влаковете с локомотив.

16. След промяната на чл. 426 в сила от 15.08.2014 г, всички начини за сигнализиране на влаковете са денонощни. Така чл. 301 става излишен и следва да отпадне.

17. С промяната в сила от 01.01.2015 г, с нов чл. 440а е дадена възможност, като специален случай, товарен влак, пресичащ вътрешна граница на Европейския съюз, да се сигнализира с две правоъгълни сигнални табели или с две червени светлини. Сигнализирането на края на влака обаче има за цел единствено разпознаването му от гаровия и на превозвачите персонал във връзка с констатиране на целостта му. В този смисъл, за персонала е без значение дали влакът пресича граница и дали тя е вътрешна или не. Нещо повече, тази разпоредба дава възможност, локомотиви от други държави да обслужват в България влакове без да се оборудват с кръгли сигнални дискове, но без тях те няма да могат да обслужват вътрешни влакове по време на пребиваването си в България. По тази причина и в духа на предложените в § 52 от проекта промени в чл. 431, предлагам сигнализирането на края на товарен влак с правоъгълни табели (една или две) и с червени светлини да се регламентира като редовен случай, наравно с кръглия сигнален диск по чл. 428.

18. В чл. 275, ал. 2 е записано, че пътническите влакове задължително спират пред указателя "П". Много често обаче този указател не може да се постави на място, подходящо за всички влакове. Такава е ситуацията например на гара Пазарджик (но не само), където в посока Огняново, указателя "П" е в края на перона, на повече от 200 метра от пешеходния подлез. Мястото е подходящо само за влакове с повече от 10 вагона, каквито действително се движат през летния период, но преобладаващите състави от 3-6 вагона биха спирали на 100 метра след чакащите пътници, ако тази разпоредба се спазваше. Ако указателят се постави на място, подходящо за повечето влакове, тогава дългите такива, ако спазят разпоредбата, няма да ползват целия перон. В същото време машинистът няма как да знае дължината на всеки перон, за да прецени точно мястото на спиране според дължината на влака, ако указател "П" липсва или е на неподходящо място. В тази връзка предлагам:

- Да се създаде възможност за поставяне на няколко указателя "П" по протежение на перона, като под тях на допълнителна табела (квадратна, със страна, равна на ширината на самия указател) да се запише за каква дължина на влака се отнасят. Табелата може да е с две цифри, показващи дължината разделена на 10, напр. табела "20" означава влак с дължина 200 метра. Тези указатели могат да се монтират и висящо под перонните навеси, където има такива, на твърдите или

гъвкави напречници на контактната мрежа или конзолно на стълбовете на контактната мрежа или осветлението.

- Да се добави в чл. 454, указателят "П" да се отнася за перона, на който е поставен, в т. ч. когато е отляво на железния път, понеже значението му е свързано изключително с перона, а не с конкретния коловоз.

Автор: Тодор Чолаков (20.06.2018 20:40)

Предложения извън представения проект, част 2

8. В чл. 322, ал. 2, е създадена възможност, ако изгори електрическа лампа на входен светофор, той да премине в по-ограничително показание. Технически това е реализирано и за предупредителните светофори при някои видове осигурителна техника. При обикновена сигнализация обаче, както при входните, така и при предупредителните светофори, показанията са изрично обвързани с положението на стрелките за главен или отклонителен коловоз (чл. 319, т. 2 и 3 и чл. 327). Така по-ограничителното защитно показание на предупредителния светофор за оклонение, несъответстващо на входния, който дава показане за главен коловоз или защитно показание на входния светофор за отклонение при маршрут, подготвен за главен коловоз се явява несъответствие между сигналите и подготвения маршрут, водещо до излишни закъснения на влаковете, спорове и съставяне на актове за събития по безопасността.

Затова предлагам да се добави в раздел Раздел III "Предупредителни светофори - общи положения" възможност за предупредителните светофори също да могат да преминават в по-ограничително показание и то да не се тълкува като неясно или несъответно на маршрута. Последното да се доуточни и за входните светофори в чл. 322, ал. 2.

9. В чл. 324, ал. 1, изречение второ е създадена възможност, когато в участъка има стрелки, позволяващи преминаване през отклонение със скорост до 100 км/ч, на светофорите да има допълнителен фар за съответните сигнални показания. Не е ясно обаче какво обхваща този участък и защо е необходимо да се уточнява наличието на такива стрелки. На участъците Септември - Пловдив и Крумово - Свиленград има много гари, в които няма такива стрелки (в т. ч. всички гари от Нова Надежда до Свиленград), но влаковете се приемат на главните коловози с показание за скорост до 100 км/ч по други причини (недостатъчно предсигнално разстояние). В тази връзка, предлагам да отпадне от чл. 324, ал. 1 уточнението, че такива сигнали се монтират само в участъци със стрелки, позволяващи отклонение със скорост до 100 км/ч.

10. В чл. 326, ал. 3 да се добави "и изолирани локомотиви". Така ще се даде по-ясна възможност изолиран локомотив да бъде приет на коловоз, зает с влака, който трябва да обслужва пристигащия локомотив. Така ще се избегне необходимостта от сложни технически решения за тази цел, каквото е реализирано например на гара София с допълнителни входни светофори страна гара Подуяне (бившата Подуяне-разпределителна) за локомотивите излизаци от депо Подуяне за влак.

11. Според чл. 329, ал. 3, при даден поканителен сигнал на проходния светофор на разделен пост, влакът преминава района на поста със скорост до 25 км/ч. Когато обаче разделния пост е само с един проходен светофор с автоматично действие и е без стрелково развитие, не е ясно от къде до къде е "района на поста". Очевидно е, че тази разпоредба се отнася изключително за разделните постове със стрелки и/или входни и изходни светофори (някогашни гари). При разделен пост с автоматично действие, поканителният сигнал се задейства също автоматично при повреда на зелената светлина и напълно я замества като разрешаващо показание (има зависимост с АБ). В този случай преминаването с 25 км/ч през "района на поста" е безсмислено. Това объркване може да се избегне, като чл. 329, ал. 3 се промени така, че преминаването с намалена скорост до 25 км/ч да се отнася само за разделните постове със стрелки, за района на стрелките, както и за разделните постове с входни и изходни светофори.

12. В чл. 333 да се добави уточнение какви са показанията на попътните маневрени светофори при показание на изходния светофор с три жълти светлини. В практическата реализация на осигурителната техника, попътните маневрени светофори светят със синя светлина, което забранява преминаването на возила, които не се движат като влакове. Това е в остро противоречие със значението на сигнала с три жълти светлини на изходен светофор, който се отнася за маневрени маршрути.

13. По чл. 355, ал. 4, за допълнителната табела с цифра, указваща за колко прелеза се отнася предпрелезния светофор, да се уточнят размерите на табелата и на цифрата, така че да не наподобява табелата с означението на самия светофор и да прави достатъчно впечатление на локомотивния персонал. По сега действащите правила няма такъв стандарт и някои такива табели (напр. за прелезите между Христо Даново и Иганово) не са достатъчно отчетливи. Може също така табелата да е с жълт цвят.

Автор: Тодор Чолаков (20.06.2018 20:36)

Предложения извън представения проект, част 1

- 1.** В чл. 49, ал.5, т. 2, думата "прилепването" трябва да е **"неприлепването"**.
- 2.** В чл. 64, ал. 2 да се създаде възможност, глухите коловози да се номерират и само с цифри, но в отделна група от номера. Принципът за номериране с индекс "Г" обърква външните на железницата обикновени пътници, които твърде често, търсейки коловоз "бг" попадат на 6-ти коловоз или търсейки 4-ти коловоз, попадат на "4г". Объркването допълнително се утежнява от това, че в някои гари, като София, се ползват и други индекси ("и", "з") за означаване на различни части от проходните коловози. Така за пътниците, които не пътуват редовно не става ясно, че коловоз "бг" е различен от "би" и "бз", които пък са части на един коловоз.
- 3.** В чл. 91, последната дума трябва да е "по-ограничително".
- 4.** По чл. 109, ал. 2 и чл. 296, с приоритет пред устройствата за АЛС се ползват

външните сигнали. С напредване на модернизацията на осигурителната техника и въвеждането на ETCS версия 2.3.0d по някои участъци, е създадена възможност, при работещи устройства на ETCS и при маршрут, подреден за отклонение, да се подава информация към машиниста за точното място, където е първата по маршрута стрелка, обърната за отклонение, т. е. точното място, където скоростта трябва да е намалена. Понякога това място е на повече от 550 метра след входния светофор и при спазване на разпоредбите на чл. 324 се причинява ненужно забавяне и увеличаване на обходите.

За намаляване на времепътуванията и по-пълноценно използване на подновения железен път в района на гарите, при гарантиран контрол по отношение на скоростта през стрелки в отклонение, предлагам да се допусне, при работещи устройства на ETCS и показание на входния светофор за намалена скорост до 100 или до 40 км/ч, машинистът да се ръководи за точката на намаляване на скоростта по показанията на ETCS, като преминаването на входния светофор може да е и с по-висока скорост от съответната за показанието му.

5. В чл. 192, ал. 2, т. 9 да се добави, че ключът за неутрална вставка е необходим само за електрическа тяга. По действащата разпоредба, дизеловите локомотиви и ДМВ също трябва да имат такъв ключ, което е безпредметно.

6. За подобряване на видимостта на светофорите в междугарие, когато поради повреда остават неосветени и за избягване на случаи като този с влак №3636 на 02/03.12.2016г. (влакът влиза в гара Завет при неосветени предупредителен и входен светофор), предлагам:

На предупредителни, входни, проходни и предпрелезни светофори да се добави бяла светлоотразителна ивица по края на светофорната табела или допълнително монтирана вертикална правоъгълна светлоотразителна табела с ширина около 10 см и височина около 100 см. За предупредителни и предпрелезни светофори табелата да е с жълт цвят, а за входни и проходни - бял, червен или с три еднакви полета по дължината на табелата, крайните бели, а средното - червено.

Подобна е практиката и в други европейски железници, светофорите да се допълват със светлоотразителни елементи или мачтите им да се оцветяват в различни цветове. В противен случай, неосветеният светофор в междугарието става невидим обект нощем и лесно остава незабелязан.

7. В чл. 320, в Раздел V "Предупредителен светофор по обикновената сигнализация" е описан предупредителен светофор пред заградителен такъв. Той има показания, изцяло съвпадащи с предупредителния светофор по скоростната сигнализация. Описването му отделно в този раздел създава объркване по кой вид сигнализация е светофора. За избягване на този остатък от преди въвеждането на скоростна сигнализация, предлагам да отпадне чл. 320 и в чл. 354 да се добави, че пред заградителния светофор се поставя предупредителен светофор по скоростната сигнализация.

Автор: Тодор Чолаков (20.06.2018 19:52)

Предложения по проекта за изменение...

1. Промяната на чл. 263, ал. 1 по § 47 да е както следва: „(1) Не се допуска заминаване на влак на междугарие без разрешение или **без** връчване на писмена заповед за движение при специални условия съгласно чл. 264.“ По предложения в проекта текст излиза, че заминаването не е допустимо без разрешение, но също така и при връчване на заповед за движение при специални условия, когато всъщност е точно обратното - заповедта се връчва именно, за да разреши заминаването на влака при определени условия.

2. Според редакцията по § 50 от проекта, изречението придобива вида "При комбиниран изходен светофор допълнителният правоъгълен фар се монтира **над** фара за маневрени сигнал (приложение № 23, фиг. 48а)." Действително монтираните в гарите светофори обаче са изработени по действащия досега текст, с правоъгълен фар под маневрени, който от своя страна е на обща табела с останалите. Предложената промяна би означавала да се преустройват изходните светофори на всички гари със зелени правоъгълни фарове, което обаче с нищо не променя сигналните показания, техните значения и видимост, още повече, нощем не се различава къде точно е светещия маневрен фар. В случая, промяната би следвало да е не в текста, а да се създаде нова фигура, така че тя да отговаря на досегашния текст, в т. ч. на нея да е изобразен постоянно светещ маневрен фар, а не такъв, даващ поканителен сигнал, каквато е фиг. 48а.

3. Промяната по § 52 в чл. 431 да е както следва: „Отзад се сигнализира денонощно с червен диск или една червена светлина, или с две червени светлини – като край на пътнически влак". Сигнализирането на изолирани локомотиви само със светлини нощем (по предложения проект) е безпредметно, когато товарните влакове, а и пътническите, при неизправни светлини, могат да се сигнализират само с диск или с две правоъгълни табели.

4. В § 54, в новата ал. 2, когато прелезът е извън района на гарата, предпрелезният указател откъм гарата да се поставя до последната изходна стрелка, независимо от малкото разстояние до прелеза. Поставянето му при първата входна стрелка (по досегашния и предложени нов текст) е от една страна на твърде голямо разстояние от прелеза и подаването на сигнал "Внимание" е неефективно, а от друга страна, влакът може да спре в гарата, да приключи движението си в нея или гарата да е начална за влака. Така задължителното подаване на сигнал "Внимание" пред предпрелезния указател по никакъв начин не е обвързано с приближаването на влака към прелеза, нито преминаването през прелеза ще е обвързано с подаване на сигнал "Внимание" преди това (при начална за влака гара).

5. Според § 56 от проекта и досегашния текст, на указателя "Промяна на скоростта на движението" по чл. 473 е означено километричното положение. Повечето такива указатели обаче са на спирки, които в книжка-разписание са записани с имената си

(неизбежно за спиращите пътнически влакове), което поражда несъответствие с означеното на табелата. За да съвпада записаното на табелата с това в книжка-разписание, предлагам, когато указателят е на спирка, вместо километрично положение, в горното поле да се изписва името на спирката, което е записано в книжка-разписание.

История

Начало на обществената консултация - 11.06.2018

Приключване на консултацията - 11.07.2018

Справка за получените предложения - 16.04.2021

[Справка за отразяване на предложенията и становищата](#)