

**КОМЕНТАРИ КЪМ ОБЩЕСТВЕНА КОНСУЛТАЦИЯ 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**

Коментар	Автор	Дата
----------	-------	------

Предложения извън представения проект, част 419. 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. 466, 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	Тодор Чолаков	20.06.2018
--	--------------------------	-------------------

Предложения извън представения проект, част 314. 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 сигнализират 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	Тодор Чолаков	20.06.2018
---	--------------------------	-------------------

Предложения извън представения проект, част 28. 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 отклонение, несъответстващо на входния, който дава показание 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

Тодор
Чолаков

20.06.2018

Предложения извън представения проект, част 11. 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 "6г" 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 "6г" 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

Тодор
Чолаков

20.06.2018

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 маневрения сигнал (приложение № 23, фиг. 48а)." Действително монтираните в гарите светофори обаче са изработени по действащия досега текст, с правоъгълен фар под маневрения, 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 предложения 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	Тодор Чолаков	20.06.2018
--	--------------------------	-------------------