

**КОМЕНТАРИ КЪМ ОБЩЕСТВЕНА КОНСУЛТАЦИЯ НАРЕДБА ЗА
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
Поставяне на зеления правоъгълен фар на изходния светофор под маневрения фарВ чл. 331, ал. 2 думата "над" се заменя с "под". Мотиви:Думата беше "под" в текста от преди промяната през 2019 г. Всички изходни светофори в участъците Септември - Тодор Каблешков и Крумово - Димитровград, които имат зелен правоъгълник, са изградени по правилата от преди 2019 г с маневрен фар над зеления правоъгълник. Привеждането им по действащата разпоредба изисква преправянето им, което и до момента не е извършено, а и не би имало смисъл. Не е ясно по каква причина беше направена тази промяна през 2019 г при вече изградени голям брой светофори. В същото време, възприемането на всички светлини на светофора от голямо разстояние е значително по-лесно, когато те са по-далеч една от друга, което се получава по естествен път, когато маневреният фар е между долната жълта светлина и зеления правоъгълник. Това има особено значение в участъка Крумово - Димитровград, където зелените правоъгълници са с ширина, равна на тази на останалите светлини (конструктивно са само една ивица от стандартен кръгъл фар). Оставянето в сила на действащата разпоредба ще доведе от една страна до изграждането на различни светофори по участъците, в които тепърва ще се монтират такива сигнали, а от друга страна - или преработване на съществуващите и изградени по старите правила светофори (съответно влошаване на видимостта им), или оставянето им в нарушение на чл. 331, ал. 2. В същото време, бялата светлина на маневрения фар (който винаги е светодиоден при тези светофори) се различава еднакво добре, независимо от местоположението ѝ, което нощем изобщо няма значение.	Тодор Чолаков	12.06.2023

Проходен светофор на блок-пост и предупредителен светофор на заградителен1. Чл. 320 се отменя;2. В чл. 317, т. 1, 2, 3 и 4 навсякъде думата "входният" се заменя със "следващият" и "входния" със "следващия";3. В чл. 353, ал. 2 думите "Светофорите по ал. 1" се заменят с "Проходните светофори в участък с АБ с проходни сигнали"4. В чл. 353 се създава нова ал.

3:Проходните светофори на междугарие с АБ без проходни светофори или на автоматичен разделен пост без стрелки имат два фара със зелена и червена светлина, разположени един под друг и може да бъдат допълнени с фар с бяла светлина за даване на поканителен сигнал, поставен под останалите два. С тях се подават следните два сигнала:1. една червена светлина, означаваща "Спри! Забранено е преминаването на светофора! (приложение № 29, фиг. 78)."2. една зелена светлина, означаваща "Разрешено е движение с определената за влака скорост (приложение № 29, фиг. 79)."5. В чл. 353 се създава нова ал. 4:На предсигнално разстояние пред проходния светофор по ал. 3 се поставя предупредителен светофор по скоростната сигнализация;6. В чл. 353 ал. 3 става ал. 5 и текстът се променя както следва: "В междугарията, съоръжени с АБ, проходните светофори и техните предупредителни светофори светят за направлението, в което се намира автоблокировката, а в обратното направление за това междугарие са неосветени";7. В чл. 353 ал. 4 става ал. 6 и текстът се променя както следва: "Разделните постове могат да имат входни и/или изходни светофори или проходни светофори по ал. 3.";8. В чл. 354, ал. 2 след думата "път" се добавя "с подвижен мост или", а след "светофор" се добавя "по скоростната сигнализация (приложение № 18, фиг. 5 и 7)".9. Приложение № 19 с фиг. 12 и 13 се отменя. Мотиви:Предупредителният светофор пред заградителен такъв подава сигнали, напълно идентични с тези на предупредителния светофор по скоростната сигнализация и не се различава от него. Описването му като отделен светофор усложнява излишно сигнализацията и създава затруднения в изучаването и усвояването ѝ от персонала. В същото време, локомотивният машинист няма как да различи двата вида предупредителни светофори и разчита само на

Отмяна на предупредителните и двукрилните входни семафори, каквито вече не съществуват.Отменят се: чл. 480, чл. 481, ал. 1 и 3, чл. 482, ал. 2, 3 и 4, Приложение №51 с фиг. 266-269, в Приложение №52 фиг. 276-284. Мотиви:В чл. 202 от Инструкцията за сигнализацията от 1992 г семафорите не са описани, като е записано, че до 1995 г трябва да се заменят със светофори, а дотогава ще важат предишните разпоредби. Впоследствие семафорите действително са премахнати по всички линии с нормално междурелсие, но по теснопътната линия Септември - Добиринище са останали няколко гари, които имат само еднокрилни входни семафори без предупредителни и затова в Наредба №58 семафорите са повторно описани. Така се оказва, че са описани предупредителни и двукрилни входни семафори, които реално не съществуват по цялата ЖП мрежа още преди издаването на Наредба №58, но въпреки това се налага изучаването им и същите са включени в изпитните тестове.	Тодор Чолаков	12.06.2023
--	--------------------------	-------------------

Правила при неосветена долна табела на комбинирания входен светофор.1. В чл. 292, ал. 1 в края, след думите "заповед за спиране" точката се заменя със запетая и се добавя "с изключение на случаите по чл. 327, ал. 6."2. В чл. 327 се създава нова ал. 6: Когато при разрешително показание на горната табела, долната е неосветена, движението е разрешено със скорост според показанието на горната табела, но с готовност за спиране пред изходния светофор. Мотиви:Липсата на регламент за поведение при неосветена долна табела поражда спорове и конфликти между служителите. Тълкувайки буквално нормата на чл. 292, неосветяването на долната табела на комбинирания входен светофор е неясно показание, защото в чл. 327 не е описан разрешителен сигнал с неосветена долна табела, вследствие на което показанието на светофора се превръща в несъществуващо. В същото време, някои служители считат долната табела за отделен предупредителен светофор, който може да се разглежда независимо от входния (горната табела) и приглат чл. 316, ал. 1. Предложената промяна изчиства това двусмислие и предотвратява конфликтите при повреда или изгаряне на лампа на долната табела, което води до неосветяването ѝ, но показаните на горната табела остава.	Тодор Чолаков	12.06.2023
--	--------------------------	-------------------

Коментар по направеното предложение за допълнение на Наредба № 58 от 2.08.2006 г.-45 СъображениеВ Мотивите е записано: „Нормите за проектиране на пътни и железопътни тунели, утвърдени със заповеди № РД-08-139 от 4.05.1988 г.“ има остарели изисквания по отношение на използваните материали“Това несъответствие би могло да се поправи чрез изменение и допълнение на нормите, така както беше направено с изменение № 5 на „Норми за проектиране на бетонни и стоманобетонни конструкции“, утвърдени със Заповед № РД-02-14-257 от 30.XII.1986 г.6 СъображениеВ Нормите за проектиране на пътни и железопътни тунели, утвърдени със заповеди № РД-08-139 от 4.05.1988 г. има редица изисквания, които касаят безопасността и конструктивната сигурност на тунелите и те не трябва да се премахват без да се приемат нови, които да ги заместят. . Като пример могат да се дадат следните изисквания:- В Нормите има изискване за изграждане на ниши, които служат за укриване на служебни лица, които се намират в тунела при преминаване на влак. Това не се изисква за пътни тунели, но присъства в нормативните документи за ЖП тунели на повечето европейски държави;- В Чл.62. се поставят изисквания за тунелите изгражданви в земетръсни райони. В ал.2 е записано: „При сеизмичност 8 ст. и повече се предвижда затворена облицовка (с обратен свод) без стави.“ Това изискване е в пълно съзвучие с изискванията на Еврокод за осигуряване на сградите и съоръженията при сеизмични въздействия чрез използване на статически неопределими конструкции.7 СъображениеВ проекта на Наредба за допълнение на Наредба № 58 не се решават проблемите, които ще възникнат след фактическата отмяна на Нормите за проектиране на пътни и железопътни тунели, утвърдени със заповеди № РД-08-139 от 4.05.1988 г. на министъра на транспорта и № РД-02-14-107 от 4.05.1988 г. на председателя на Комитета по териториално и селищно устройство.	Васил Бозаджиев	10.06.2023
---	----------------------------	-------------------

Коментар по направеното предложение за допълнение на Наредба № 58 от 2.08.2006 г.-34 Съображение Не е случайно, че съществуващите норми „Норми за проектиране на пътни и железопътни тунели, утвърдени със заповеди № РД-08-139 от 4.05.1988 г.“ правят разграничение между пътните и железопътните тунели. При двата вида тунели има различни изисквания произтичащи от тяхната функция и отменянето на специфичните изисквания за железопътни тунели ще доведе до пропуски при проектирането и изграждането им. В Мотивите е записано: „От друга страна в действащия понастоящем нормативен акт за железопътни тунели - Норми за проектиране на пътни и железопътни тунели от 1988 г., редица положения (включително цели глави и раздели) са разработвани с данни от 70-те години на миналия век, както следва: - габарит; - тунелни изчисления (методи и теоретични предпоставки, софтерни продукти) и оразмерявания (подвижен товар и геоложки и сеизмични въздействия); - методи и технологии за строителство (предварително укрепване, конструкция на първична и вторична облицовка); - материали (клас на бетона, армировката, и стоманените профили, спецификации на хидроизолациите и др.); - водоотводни съоръжения (канавки и дренажи, екологични изисквания); - експлоатационни системи (горно строене на железния път, електрозахранване, вентилация, осветление, сигнализация и контрол); - изисквания за безопасност и оценка на риска. „Не е ясно как прилагането на Наредба № РД-02-20-2 от 21.12.2015 г. за технически правила и норми за проектиране на пътни тунели (обн., ДВ, бр. 8 от 2016 г.) ще реши проблемите с: - габарит на ЖП тунелите; - натоварване от подвижен състав; - отводняване на тунела; - експлоатационни системи (горно строене на железния път, електрозахранване, вентилация, осветление, сигнализация и контрол); - изисквания за безопасност и оценка на риска. Всички тези изисквания са коренно различни при пътните и при железопътните тунели.	Васил Бозаджиев	10.06.2023
--	----------------------------	-------------------

Коментар по направеното предложение за допълнение на Наредба № 58 от 2.08.2006 г.-22 СъображениеВ Мотивите към предложените изминения е записано:„При проектирането и изпълнението на тунелите се срещат значителни затруднения, свързани с остарялата нормативна уредба.“Никъде не е записано от какво естество са тези проблеми и по какъв начин те възпрепятстват проектирането и изграждането на ЖП тунели. Наличието на такъв анализ ще позволи да се направят изменения и допълнения в съществуващата нормативна база, която да бъде използвана до изработването на нова.3 СъображениеВ Мотивите се прави констатацията:„Установено беше, че въпреки стратегията и плановете за развитие на скоростната и високоскоростната европейска железопътна мрежа, изискваща изграждането на все повече съоръжения, в това число и тунели, понастоящем не са налични европейски стандарти за проектиране на тунели. В страните от Европа се използват основно национални нормативни актове и такива на възложителите (управители на транспортна инфраструктура, органи от минната промишленост, водоснабдяването и канализацията и др.). При изчисляването, конструирането и оразмеряването се прилагат Еврокодове, чийто първоначален обхват не включва проектирането на тунели.“Записаното тук е общоизвестен факт и не е ясно как той е основание за отмяна на съществуващите нормативни документи без създаване на заместващи такива по подобие на останалите страни от Европа. Не е нормално да се изчаква „разработването на Еврокод, касаещ тунелните конструкции“ като се оставя празнота в нормативната база.	Васил Бозаджиев	10.06.2023
--	----------------------------	-------------------

Коментар по направеното предложение за допълнение на Наредба № 58 от 2.08.2006 г. Направеното предложение за допълнение на Наредба № 58 от 2.08.2006 г. за правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт е прибързано и не е коректно. С цялостната отмяна на „Норми за проектиране на пътни и железопътни тунели“ не решават коректно никакви проблеми, а създава вакуум в нормативната уредба. 1 Съображение Смятам, че приетия подход за отмяна на съществуващ нормативен документ без да се предлага алтернатива е напълно неправилно. Правилният подход е да се създаде нова съвременна нормативна база и едновременно с нейното приемане да се отмени старата такава. Този подход беше приложен при създаването на „Наредба № РД-02-20-2 от 21 декември 2015 г. за технически правила и норми за проектиране на пътни тунели„. Същият подход можеше да бъде приложен още преди 10 години от заинтересованите държавни организации по отношение на нормите за ЖП тунели. Ако се налагат спешни корекции на действащите в момента норми и наредби, то това може да стане чрез изменения и допълнение в тях и същевременно да се възложи изготвянето на изцяло нова нормативна база. Липсата на нормативна база противоречи на изискванията на ЗУТ. Оценката на съответствието на проекта е задължителен за всички строежи от първа до трета категория и е задължителна предпоставка за издаване на Разрешение за строеж: Чл. 142. (Изм. - ДВ, бр. 65 от 2003 г.) (1) Инвестиционните проекти подлежат на съгласуване и одобряване и са основание за издаване на разрешение за строеж. (4) (Изм. - ДВ, бр. 101 от 2015 г.) Всички части на инвестиционните проекти, които са основание за издаване на разрешение за строеж, се оценяват за съответствието им с основните изисквания към строежите. (5) Оценката обхваща проверка за съответствие със: 3. (изм. - ДВ, бр. 101 от 2015 г., изм. - ДВ, бр. 16 от 2021 г.) изискванията на нормативните актове по всяко от основните изисквания към строежите по чл. 169, ал. 1 и изискванията по чл. 169, ал. 3; 7. (изм. - ДВ, бр. 82 от 2012 г., в сила от 26.11.2012 г.) други специфични изисквания към определени видове	Васил Бозаджиев	10.06.2023
--	----------------------------	-------------------

Сверка на часовницитеЧл. 218, ал 4 „(Изм. - ДВ, бр. 43 от 2009 г., в сила от 10.09.2009 г.) Сверяването на всички часовници се извършва и документира по ред, определен от управителя на железопътната инфраструктура“ да остане само за регистриращи устройства с механичен часовник, тъй като новият подвижен състав (локомотиви и мотриси) нямат физическа възможност за сверяването на часовника от локомотивния машинист. Производителите на тези локомотиви (мотриси) са премахнали възможността за ръчно сверяване на часовника на регистриращото устройство, като това сверяване може да стане само с допълнителен лаптоп и специализиран софтуер или през GPS на локомотива. Следователно следва да отпадне задължителното вписване в графи 54-59 на Пътния лист „Сверка на часовниците“, тъй като за новодоставения подвижен състав се извършва фиктивно, без да могат да се правят корекции на часа от локомотивния машинист.	Денис Григоров	09.06.2023
Пътен лист на локомотиваВ чл. 192, ал. 2, т. 3 „пътен лист на локомотива“ да придобие вида „пътен лист на хартиен или електронен носител (специализирано приложение за отчитане на работното време и извършената влакова и/или маневрена работа) на локомотива“. С напредването на технологиите някои превозвачи в допълнение на хартиения екземпляр на пътен лист използват и мобилни приложения за отчитане на работата на локомотива и локомотивния машинист (локомотивната бригада). Това обезмисля едновременно водене на „хартиен и електронен пътен лист“. Да се даде възможност за изцяло електронно отчитане на работата на локомотива и обслужващата го бригада, като отпадне необходимостта и от воденето на хартиен екземпляр на „пътния лист“.В тази връзка в Чл. 216, ал. 1, т.1 „пътен лист на локомотива съгласно приложение №8“ да добие вида „пътен лист на локомотива съгласно приложениет №8 на хартиен носител или електронно приложение за отчитане работата на локомотива и локомотивната бригада“.	Денис Григоров	09.06.2023

Свидетелство за заемане на длъжностВ чл. 19 ал. 1, т. 1 текстът „носят свидетелството си за заемана на длъжност, удостоверение за положен изпит и определените им сигнални принадлежности“ да отпадне свидетелството за заемане на длъжност и удостоверение за положен изпит като се замени с текста „носят допълнителното удостоверение указващо инфраструктурата, в която е разрешено машинистът да управлява и подвижният състав, който е разрешено машинистът да управлява в съответствие с Директива 2007/59/ЕО и приложението национално законодателство и определените им сигнални принадлежности“, тъй като това удостоверение се издава от железопътното предприятие и в него се намира информация за мястото на работа на служителя, положените изпити по националните правила за безопасност и положените изпити за граничните преходи, както и информацията за подвижният състав, който може да бъде управляван. Това обезмисля наличието на отделно свидетелство за заемане на длъжност и отделно удостоверение за положен изпит по нар. 56.	Денис Григоров	09.06.2023
--	-----------------------	-------------------