**СПРАВКА**

за отразяване на постъпили предложения при общественото обсъждане наНаредба 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

в периода 11.06.2018 г. – 11.07.2018 г. и 04.09.2018 г. – 28.09.2018 г.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Изготвил предложението** | **Предложение** | **Приема/ не приема предложението** | **Мотиви за приемане/ неприемане на предложението** |
| 11.06.2018 г. – 11.07.2018 г. |
| Потребител bdz43r в Портал за обществени консултации20.06.2018 | 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. | Приема се  | В проекта на НИД на Наредба № 58 е допусната техническа грешка. Разпореждания на влаковия персонал се дават с писмена заповед за движение при специални условия – посочената заповед може да „замества“ разрешаващи показания на входни и изходни светофори.В този случай текста на ал. 1 на чл. 263 следва да е „(1) Не се допуска заминаване на влак на междугарие без разрешение или без връчена писмена заповед за движение при специални условия съгласно чл. 264.“ |
| 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. | Не се приема | Предложението за промяна в текста на чл. 331 е на НК „ЖИ“.Правоъгълният фар свети със зелена светлина само в комбинация с две разрешаващи движението светлини. При две светлини на изходния светофор и светещ правоъгълен фар със зелена светлина скоростта на преминаване през стрелките е до 100 km/h. В обичайния случай маневрените придвижвания не са обвързани с този сигнал. Съгласно чл. 303, т. 2, б. а) „комбиниран изходен светофор“ е „изходен по скоростната сигнализация с маневрен;“В случаите, когато с маневрения фар се подава „поканителен сигнал“ за изход, текстът на Н-58 съответства на чл. 334, ал. 1, който гласи:„Чл. 334. (1) На изходните светофори на гари и разделни постове може да се монтира допълнителен фар за поканителен сигнал за изпращане на влака, разположен под фаровете за останалите показания. (Правоъгълният фар е един от фаровете за останалите показания).(4) В гари с комбинирани изходни светофори сигналът по ал. 1 се подава с луннобяла мигаща светлина от маневрения фар.“. |
| 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. | Не се приема | Предложението е направено от железопътни предприятия, които ползват сравнително нов тягов подвижен състав с възможност за пускане само на две червени сигнални светлини, а не на една.  |
| 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 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 преминавнето през прелеза ще е обвързано с подаване на сигнал „Внимание“ преди това (при начална за влака гара). | Не се приема | Съгласно ал. 2 на чл. 355 в случай че предпрелезният светофор 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 намали скоростта пред прелеза до 15 km/h с готовност за спиране. |
| 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. | Не се приема | По същество вносителят иска да се въведе отделен вид сигнал за намаление на скорост на място и в спирка. Промяната в сигнализирането се изразява в това, че знакът следва да стане цветен /жъло–зелен/ за по добра видимост.  |
| 6. В чл. 49, ал.5, т. 2, думата „прилепването“ трябва да е "неприлепването". | Приема се | Във всички правилници и наредби преди 2006 г. се използва „неприлепването“ (ПТЕ, НАРЕДБА № 51 от 3.01.2002 г. за изискванията за техническа експлоатация на железопътната инфраструктура – отменена с Наредба № 58 през 2006 г.). Независимо от използването от 2006 г. на „прилепването“ в Наредба № 58, в ПТЕ на НКЖИ (чл. 434) остава термина „неприлепването“. Затова следва в Наредба № 58 да се направи тази промяна.  |
| 7. 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 „6и“ и „6з“, които пък са части на един коловоз. | Не се приема | Съществуващата номерацията на глухи или челни коловози се е утвърдила и не е необходима промяна.  |
| 8. В чл. 91, последната дума трябва да е „по-ограничително“. | Не се приема | Изразът се отнася до сигнал и показанието му /единствено число мъжки род/. |
| 9. 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. | Не се приема | Вносителят на предложението неправилно обвързва намалението на скоростта с едно единствено съоръжение, което е по протежение на маршрута /в случая посочва стрелка/. Ограниченията на скоростта (40 или 100 км/ч.), които се цитират в предложението, са за преминаване на входен сигнал и движение от входния светофор до преминаването през входните стрелки и са продиктувани от спецификата на гарата и обстановката. Посочените чл. 109 и чл. 296 ясно указват това, че следва да се спазват показанията на постоянните и временните сигнали. |
| 10. 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. | Не се приема | Ключовете за неутрална вставка и за телефонни колонки представляват унифицирана метална отливка с различни краища – единия край отключва табло за аварийна колонка, а другия край за неутрална вставка. Естествено е машинисти на дизелов локомотив или дизелова мотриса да няма нужда да извършват превключвания на разеденители на неутрална вставка. Текстът на т. 9 ще се измени така: 9. ключове за неутрална вставка (за електрически локомотиви и мотрисни влакове) и за телефонни колонки; |
| 11. За подобряване на видимостта на светофорите в междугарие, когато поради повреда остават неосветени и за избягване на случаи като този с влак №3636 на 02/03.12.2016 г. (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. | Не се приема | Поставянето на светлоотразителни ивици няма да промени задължението за спазване на показанията им. Съгласно ч**л. 292, ал.** 1 всяко съмнително положение или показание на основните светофори включително неосветяването им, всяко неясно или неправилно подаване на сигнал, както и всяко съмнително възприемане на сигнал, е заповед за спиране.  |
| 12. 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. | Не се приема | Член 320 се отнася за обикновена сигнализация, а чл. 354 е в раздел ХIII Други сигнали, подавани със светофори и се отнася за заградителен светофор, пред който се поставя именно предупредителен по обикновената сигнализация. Двата вида предупредителни сигнала (по обикновената и по скоростната) подават различни видове сигнали.  |
| 13. 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. | Не се приема | **Съгласно ал. 2 от чл. 322. к**огато изгори електрическа лампа на входен светофор, той преминава в показание за по-ниска скорост или се затваря, или остава неосветен. Изискването е за входните сигнали по обикновената и по скоростна сигнализации.Съгласно ч**л. 292 ал.** 1 всяко съмнително положение или показание на основните светофори включително неосветяването им, всяко неясно или неправилно подаване на сигнал, както и всяко съмнително възприемане на сигнал, е заповед за спиране.Вносителя на предложението следва да се запознае с изискването на ал. 1 на чл. 316. която указва, че когато показанието на предупредителен светофор е неясно или той е неосветен, машинистът намалява скоростта на влака с готовност за спиране пред следващия светофор (приложение № 17, фиг. 3 и 4). Преустройството на всички предупредителни светофори да имат възможност при изгаряне на електрическа крушка да преминава в по забранително положение, ще свързано с преустройство на гарови централизации и прокарване на кабели до светофорите, като няма да се постигне значителен ефект. С предупредителните сигнали се подава само информация за приближаване на влака към основните сигнали и за показанията им. |
| 14. 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. | Не се приема | Сигнализирането с един правоъгълен фар със зелена светлина указва именно, че отклонителният елемент на стрелките позволява преминаване със скорост до 100 км/ч от входния светофор до преминаването през входните стрелки. Освен това: В примера за гарите от Нова Надежда до Свиленград очевидно няма нужда да се монтира допълнителен правоъгълен фар със зелена светлина. Който го е монтирал – да обясни защо не е направил предложение за промяна в Наредба № 58, след като правоъгълният фар не се ползва според Наредба № 58, а се използва за други случаи. |
| 15. 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 от страна на гара Подуяне (бившата Подуяне-разпределителна) за локомотивите, излизащи от депо Подуяне за влак. | Не се приема | Изолираните локомотиви се движат на междугарие като влакове с влакови номера. |
| 16. 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. | Не се приема | Проходните светофори на разделните постове по форма и предназначение са като входните и изходните и дават същите сигнални показания. Съгласно чл. 58 граници на гарите и разделните постове при единичните и двойните жп линии откъм междугарията са входните светофори или семафори. В случая на разделен пост с проходен сигнал границата е самия сигнал и при подаден поканителен сигнал, машиниста преминава сигнала със скорост до 25 km/h, а до следващия предупредителен или входен светофор - със скорост по книжка-разписание. |
| 17. 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. | Не се приема | **Съгласно чл. 333 ал. 1 се** допуска изходните светофори по скоростната сигнализация да имат и трети фар с жълта светлина, който се използва винаги в комбинация с останалите два. В тези случаи изходният светофор е с пет фара, като светлините му са подредени както на входния светофор с три жълти светлини. Съгласно ал. 2 три жълти светлини на изходния светофор означават, че маневреният маршрут е подготвен по цялата си дължина от парк до парк (приложение № 23, фиг. 46), като скоростта на маневрения състав е до 25 km/h при бутане на вагони и до 40 km/h при локомотив начело.  |
| 18. 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. | Не се приема | Допълнителната табела с цифрата, указваща за колко прелеза се отнася шредпрелезния светофор няма самостоятелно сигнално значение и не е необходима специална разпоредба за уточняване на размерите, стига да е изпълнено изискването за четливост и ако са без светлинен източник, да са светлоотразяващи. |
| 19. Според чл. 430, при престой в гара, прожекторът 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. | Не се приема | Основната част от ползваните локомотиви нямат посочената функция. |
| 20. 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 локомотивът отзад не се осветява, да е допълнително уточнение за влаковете с локомотив. | Не се приема | Съгласно чл. 433 мотрисните влакове се сигнализират като пътнически влак (приложение № 44, фиг. 206 и 207). Посочените фигури са специално за мотрисен влак. |
| 21.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. | Не се приема | В район на гара и придвижване в гара влаковете могат да се сигнализират съгласно чл. 429 или 430 – при лошо време обаче следва да се сигнализират съгласно разпоредбата на чл. 301. |
| 22. 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 двеправоъгълни 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. | Приема се | Разпоредбата на чл. 440а е в резултат на прилагане на точка 4.2.2.1.3.2 „Товарни влакове в международен трафик“ от 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 Точка 4.2.2.1.3.3 от Регламент (ЕС) 2015/995 *Товарни влакове, които не преминават граница между държави членки* гласи:„Също така нотифицираните правила за товарните влакове в международен трафик, описани в точка4.2.2.1.3.2, се приемат за валидни и за влаковете, които не преминават граница.“Съответно в чл. 428 и чл. 440а следва да се направят съответните промени:**Чл. 428.** (1) Краят на товарен влак се сигнализира денонощно със сигнален диск или с две светлоотразителни табели. (4) Светлоотразителните табели по ал. 1 трябва да са подходящи за закрепване към единици с прикачни устройства и свободни пространства в съответствие с точка 4.2.6.3 от Регламент (ЕС) № 321/2013 на Комисията от 13 март 2013 година относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Подвижен състав — товарни вагони“ на железопътната система на Европейския съюз и за отмяна на Решение 2006/861/ЕО (OB L 104, 12.4.2013г., стр. 1—56) (Регламент (ЕС) № 321/2013). Отразяващата част на табелите трябва да бъде с размери най-малко 150 на 200 mm, както е показано на фигура Д.1 от Регламент (ЕС) № 321/2013. Страничните триъгълници трябва да са с бял цвят, а тези отдолу и отгоре — с червен. Табелите трябва да са светлоотразителни в съответствие с EN 12899-1:2007 Class Ref. 2. (5) Табелите по ал. 1 трябва да бъдат на една и съща височина над ниво глава релса – по напречна осева линия над буферите (приложение № 44, фиг. 198А). (6) Когато влак се движи с вагоните напред, челният вагон на товарните влакове се сигнализира с един сигнален диск или с две светлоотразителни табели, а на пътническите - с два електрически сигнални фара, насочени по посока на движението, а отзад локомотивът се сигнализира с три обикновени светлини.**Чл. 440а.** (1) Краят на товарен влак, който пресича граница и заминава за друга държава – членка на Европейския съюз (ЕС), се сигнализира от началната гара денонощно с 2 светлоотразителни табели съгласно чл. 428 (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. |
| 23 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, нопреобладаващите 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 спиранеспоред 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 конкретнияколовоз. | Не се приема | Предложението би могло да се приема само когато железопътното предприятие за превоз на пътници „БДЖ-ПП“ ЕООД унифицира съставите на пътническите влакове. Мястото на указателя „П“ се избира така, че пътническите вагони да спират срещу перона. Знакът не е обвързан с наличие на подлез, а с наличие на перон. При изпълнение на предложението, ще съществува опасност машинистите на пътническите влакове да пропускат знака и да спират вагони извън пероните, което е опасно за слизащите пътници.  |
| 24. 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 законтактната 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 ). | Не се приема. | Съгласно ал. 2 на чл. 466 значение има и положението на табелите - те се поставят под ъгъл в зависимост от величината на наклона, като за всяко едно на хиляда наклон табелата се поставя с 2° нагоре или надолу. При двойните жп линии, когато двата пътя са на едно платно, указателите се поставят и на двата пътя, отдясно по посока на движението. В предложението освен цифрово изражение на наклон и дължина и стрелка дали е нагоре или надолу, липсва визуално насочване вниманието на машиниста, че следва голям или малък наклон, както е при съществуващия начин на сигнализиране.  |
| 25. 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. | Приема се.  | В чл. 478, ал. 2 думата „три сигнални диска“ се заменят с „два сигнални диска или две светлоотразителни сигнални табели“. Ал. 2 от член 478 ще се измени и добие следния вид:„(2) В инвентара на всеки тягов ПЖПС, излизащ на път, има червен и жълт флаг, ръчно сигнално фенерче, две червени стъкла за надбуферните фарове и най-малко два сигнални диска или две светлоотразителни сигнални табели“.“ |
| 26. 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, изтеглителни 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. | Не се приема | Традиционно сигналите се поставят от дясно. По отношение на поставяне конзолно на стълбове на контактната мрежа, дори и на постоянни указатели, е сложно и трудно. Въпреки това такава възможност се дава чрез ал. 4 на чл. 395 в електрифицирани участъци се допуска преносимите указатели, предсигнали и сигнали за ограничение на скоростта да се поставят на стълбовете за контактна мрежа. В тази връзка не е ясно предложението за какви точно сигнали се отнася. |
| инж. Борислав Карчев/*инженер транспортно строителство*/22.06.2018 г | 1. В чл. 1 се правят следните изменения:1. Създава се ал. 1:

„(1) С наредбата се определят правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт.“1. Досегашният текст става ал. 2 и се изменя така:

„(2) Правилата за техническата експлоатация включват основните технически и функционални изисквания към железопътната инфраструктура и подвижния железопътен състав (ПЖПС).(3) Правилата за движение на влаковете включват и правилата за маневрената работа и правилата, които трябва да изпълнява персоналът, осигуряващ безопасността на превозите.“  | Не се приема | В първата част предложената промяна би довела до изключване на основна част от наредбата, а именно основни технически изисквания към железния път, подвижния състав и редица съоръжения. Във втората си част предложението насочва към определени документи, а съществуващия текст на наредбата е принципен и е за това какво самата тя определя. |
| 2. В чл. 2 се правят следните изменения и допълнения:1. Досегашният текст става ал. 1 и се изменя така:„(1) Тази наредба се отнася за: 1. управителя на железопътна инфраструктура; 2. железопътните предприятия; 3. собствениците, ползвателите и лицата, отговорни за поддръжката (ЛОП) на превозните средства (ПЖПС); 4. индустриалните клонове; 5. лицата, извършващи строителна, ремонтна или друга дейност по железопътната инфраструктура;6. лица за оценяване, които са получили разрешение по чл. 115б, ал. 1 и ал. 2 от ЗЖТ; | Приема се частично – без т. 7 | Предвид факта, че с наредбата се определят основни технически и функционални изисквания към железен път, съоръжения и подвижен състав, то разпоредбите и следва да се отнасят и за лица за оценяване, които са получили разрешение по чл. 115б, ал. 1 и ал. 2 от ЗЖТ. |
| 3. Създава се чл. 3а:……Предложение: Текста на чл. 56 има отношение и връзка с чл. 3а: „Чл. 56. Ремонтът, поддържането и прегледите на стрелките и коловозите на промишлени и други предприятия, съоръжени с осигурителна техника, управлявана от железопътната инфраструктура, се извършват по ред, определен в съответните инструкции на управителя на железопътната инфраструктура.“Чл. 56 се изменя така:„Чл. 56. Ремонтът, поддържането и прегледите на стрелките и коловозите на промишлени и други предприятия, съоръжени с осигурителна техника, управлявана от железопътната инфраструктура, се извършват по ред, определен в съответните инструкции по чл. 3, ал.2.“ | Приема се | С промяната в чл. 3 и допълването с чл. 3а е наложително и извършване на промяна в чл. 56. С чл. 3 и 3а не се урежда реда за ремонт и поддържане на промишлени и други предприятия. В тази връзка предложението се приема частично и чл. 56 следва да добие следния вид:**„Чл. 56.** Ремонтът и поддържането на стрелките и коловозите на промишлени и други предприятия, съоръжени с осигурителна техника, управлявана от железопътната инфраструктура, се извършват по ред, определен в инструкции, одобрени от съответния техен ръководител, съгласувани с управителя на железопътната инфраструктура.“ |
| 4. В чл. 7 се правят следните изменения и допълнения:Добавят се нови ал. 4 и ал. 5 със следния текст:„(4) Управителят на инфраструктурата определя правилата за осъществяване на движение на влаковете по време на извършване на реконструкция, модернизация, обновяване (подновяване), рехабилитация и замяна (ремонт) в рамките на поддръжката на железопътната инфраструктура.(5) В правилата по ал. 4 се посочват и изискванията за експлоатация преди и по време на пробна експлоатация при реални експлоатационни условия при въвеждане в експлоатация на оперативно съвместими подсистеми.“  | Приема се без ал.5 | Предложението се приема по отношение допълване с нова ал. 4. Съгласно Наредба № 57 от 9.06.2004 г. за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на Европейския съюз пробната експлоатация по тази наредба се извършва след издаване на разрешение за въвеждане в експлоатация по реда на Закона за устройство на територията, когато последното се изисква. Съгласно чл. 44г от Наредба № 57 след разглеждане на документите от заявлението за издаване на разрешение за въвеждане в експлоатация, изпълнителният директор на ИА „ЖА“ разрешава пробна експлоатация при реални експлоатационни условия. Преди разрешаване на пробната експлоатация изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ може да поиска допълнителни проучвания и/или изпитания, като дава указания за техния обхват и съдържание с цел установяване на нивото на безопасност на подсистемата и оперативната им съвместимост. Пробната експлоатация се допуска след отстраняване на нередовностите и изпълнение на препоръките. Изпълнителният директор на ИА „ЖА“ посочва срока на пробната експлоатация съобразно спецификите на подсистемата или частта й, служителите на ИА "ЖА", които ще контролират пробната експлоатация, както и, след съгласуване с лицето, което ще въвежда в експлоатация подсистемата или частта от нея, началото на пробната експлоатация и отговорните представители на лицето. Пробната експлоатация се допуска за период не по-дълъг от 3 месеца. Пробната експлоатация се извършва при специални ограничителни условия, така че да не се намали нивото на безопасност на превозите.Във връзка с горното, предлагаме да се допълни текста на чл. 7 с нова ал. 4. |
| 5. Член 14 се изменя така: **„**Чл. 14.Задълженията на всички категории работници и служители за осигуряване движението на влаковете, както и правилата, които трябва да изпълняват при техничната експлоатация на железопътната система, се определят от работодателите по чл. 11, ал. 2.“ | Не се приема | В проекта на НИД на Наредба 58 промяната в чл. 14 се изразява в определяне на задълженията на всички категории работници и служители за осигуряване движението на влаковете, както и нормите и условията за ремонт и експлоатация на железния път, контактната мрежа, подвижния състав и съоръженията да се определят от работодателите по чл. 11, ал. 2. Предложението е свързано с това, че нормите за строителство основно са разписани в Наредба № 55. |
| 6. В чл. 465 текста на ал. 1 се изменя, както следва: „(1) Километричните и хектометричните указатели са постоянни знаци, които съдържат постоянна цифрова информация за конкретното местоположение по железопътната инфраструктура (приложение № 48, фиг. 251, 252 и 253). Техническите изисквания и реда за тяхното поставяне, ремонт и поддържане се определя в правилата за техническата експлоатация на железопътната инфраструктура на управителя на железопътната инфраструктура.“ | Не се приема | С добавянето на нови алинеи в чл. 465 се цели да се намали многообразието на съществуващите километрични и хектометрични указатели в мрежата. До голяма степен разнообразието се е получило поради това, че НКЖИ решават в условия на липса на ясни нормативни изисквания. |
| 7. Текста на чл. 53, ал. 3 гласи: „Чл. 53. (3) Ръчната стрелкова заключалка: 1. допуска изваждане на ключа само при заключена стрелка; 2. не допуска заключване при неприлепване на езика към раменната релса 4 mm и повече за приемно-отправните коловози и 5 mm и повече за останалите коловози, мерено срещу теглителната щанга.“Създава се нова ал. 4: „ (4) За стрелки в разпределителни гари оборудвани с ЕСОА, въведени в експлоатация преди 01.01.2002 г. и ръчни стрелкови заключалки, същите не допускат заключване при неприлепване на езика към раменната релса повече от определеното от управителя на инфраструктурата в зависимост от техническите характеристики на електрическите стрелкови обръщателни апарати (ЕСОА).“ | Не се приема | В чл. 53 съществува ал. 4 със следния текст: „(4) Не се допуска употребата на заключалки по ал. 1 с един и същи секрет в района на една гара, а при големи гари - в един стрелкови район и съседни с него стрелкови постове от друг район.“ Предложеният текст за ал. 4 не съответства на разпоредбата на чл. 53 ал. 3, който указва, че ръчната стрелкова заключалка: 1. допуска изваждане на ключа само при заключена стрелка; и 2. **не допуска заключване при неприлепване на езика към раменната релса 4 mm и повече за приемно-отправните коловози и 5 mm и повече за останалите коловози, мерено срещу теглителната щанга**. |
| 8. Ново предложение за изменение на чл. 49, ал. 5, т.4а:„ *4. разстоянието между работния ръб на сърцето при широчина 30 mm и работната странична плоскост на контрарелсите е:*  *а) по-малко от 1391 mm - при междурелсие 1435 mm“* В чл. 49, ал. 5, т.4а числото „1391“ се заменя с числото „1392“.  | Приема се | В Регламент (ЕС) № 1299/2014 на Комисията от 18 ноември 2014 година относно техническите спецификации за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Инфраструктура“ на железопътната система в Европейския съюз, стойността на разстоянието между работния ръб на сърцето при широчина 30 mm и работната странична плоскост на контрарелсите е 1392 мм. В Наредба 58 в чл. 49 параметъра ще се промени т.4, ал. 5, Ше се промени и параметъра на т. 11 относно разстоянието между работните странични повърхнини на роговата релса и контрарелсата от 1357 мм. на 1356 мм: |
| 9. Предсигналните преносими сигнали (*предсигнал за спиране ( чл. 371); предсигнал за ограничение (чл. 386) и предсигнал на сигналния диск за кратковременно ограничение (чл. 389*) се поставят от дясната страна на пътя по посока на движението на **предсигнално спирачно разстояние** пред съответния преносим сигнал, за когото се отнасят. Между тестовете които регламентират изискванията и илюстрирания начина на поставяне с фигурите посочени в Приложениe № 36 (към чл. 372, ал. 3, чл. 374, 375, 376, чл. 377, ал. 1, т. 1, чл. 379, т. 1, 2, 3, 4 и 5 и чл. 380 Ограждане на препятствия) и Приложения № 38 (към чл. 390, ал. 2, чл. 393, ал. 1 и ал. 3 Ограждане на места, изискващи преминаване с намалена скорост) има съществено разминаване, а именно:* Чл. 227 дефинира понятието „предсигнално спирачно разстояние“ и стойностите за стандартните жп линии от 1500, 1200, 1000 и 700 m съобразно допустимата скорост;
* Фигури №№ 112, 114 на Приложение № 36 и Фигури №№ 141,142, 143 и 143а на Приложение № 38 изобразяват разстояние между сигнал и предсигнал от 1000 (400) m.

Водейки се от записа в съответния член от наредбата и неговото съпоставяне с изображението на фигурата за която се отнася е възможно подвеждане и изпълнение на сигнализирането съобразно фигурата т.е. разстоянието между сигнала и предсигнал ще бъде 1000 m, а не на конкретно определеното предсигнално спирачно разстояние за конкретния участък. Такова „подвеждане“ не би трябвало да се допуска, отчитайки наличието на участъци от трасета със скорост от 160 km/h при които разстоянието би следвало да е 1500 m. **Предложение:**Във фигури №№ 112, 114 на Приложение № 36 и Фигури №№ 141,142, 143 и 143а на Приложение № 38 числото „1000“ да бъде заменено с текст „предсигнално спирачно разстояние“ или с числата „1500,1200,1000 и 700“. | Приема се | Във фигури №№ 112, 114 на Приложение № 36 и Фигури №№ 141,142, 143 и 143а на Приложение № 38 числото „1000“ ще бъде заменено с текст „предсигнално спирачно разстояние“. |
| 10. В чл. 452 се правят следните изменения:1. Алинея 1 се изменя така:„Дистанционния указател е тяло с правоъгълна форма и дължина минимум 800 mm с бял цвят (приложение № 46, фиг. 232), което се поства перпендикулярно на осите на два съседни коловоза, и показва мястото, след което по посока към стрелката (кръстовището) е забранено да се оставя подвижен състав.“ 2. Създава се нова ал. 4:„При ново строителство, модернизация, обноваване или преустройство на ОТ и коловозно развитие на експлоатационните пунктове, изолирания настав или броячната точка, ограничаваща коловоза се поставя на не по малко от 4200 mm и не повече от 6000 mm от дистанционния указател/“ 3. Досегашната ал. 4 става ал. 5.4. Създава се нова ал. 6:„Техническите изисквания към дистанционните указатели и реда за тяхното поставяне, ремонт и поддържане се определя в правилата за техническата експлоатация на железопътната инфраструктура на управителя на железопътната инфраструктура.“ | Не се приема | Предложено е в ал. 1 да се направи замяна на думите „траверс, релса или бетонов блок“ с „тяло“ без да е посочено това тяло от какво е. В случая съществуващия текст показва, че дистанционния указател е трудно преместваем обект. По отношение на предложената нова ал. 4 то нейното място следва да е 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, при съобразяване със съответни ТСОС-и на разстоянията за поставяне на изолирани настави и броячни точки на съоръженията на ОИ.Предвид съществуващите разпоредби на чл. 452 не е необходимо да има други изисквания или да се дава право на НКЖИ да ползва други чрез нова ал. 6. |
| Ди Би Карго България ЕООД | 1. След като се запознахме с проекта на „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", качен на сайта „Портал за обществени консултации" на Министерски съвет, предлагаме в новосъздадената ал. 4 към **чл.** 181 (§30 от проекта) да отпадне изискването колоосите на тяговия подвижен състав да се измерват през определени дни по време на експлоатация. Новата ал. 4 да придобие следния вид **„(4) Колоосите се измерват по време на всеки планов ремонт, при ремонт но необходимост на ходовата им част, при смяна на бандажи, при иовопрофилиране и коригиране на профила на бандажите. Редът и периодичността на измерванията се регламентират в инструкции на „Структурата, която отговаря за поддръжката" на тяговия подвижен състав."**
 | Не се приема | Съгласно чл. 45 ал. 6 от Закона за железопътния транспорт, независимо от отговорността на лицето, отговорно за поддържането на превозните средства, железопътният превозвач и управителят на железопътната инфраструктура отговарят за безопасната експлоатация на превозните средства, които ползват чрез изградена система за управление на безопасността.Системата за управление на безопасността на железопътното предприятие следва да покрива определени критерии съгласно Регламент (ЕС) № 1158/2010 на Комисията от 9 декември 2010 година относно общ метод за безопасност за оценка на съответствието с изискванията за получаване на сертификат за безопасност на железопътния транспорт. Два от критериите са: Б.2 Съществуват процедури за приспособяване на интервалите на поддръжка към вида и обхвата на извършените услуги и/или към данните за подвижния състав и Б.5 Съществуват процедури за идентифициране на рискове, произтичащи от недостатъци и конструктивни несъответствия или от неправилно извършване на операции през полезния за ползване период, и за докладването им на заинтересованите страни. Колоосите на тяговия подвижен състав са критичен елемент за безопасността и следва да се измерват и контролират постоянно с цел недопускане движение с влошени техни параметри. Предложения текст за измервания по време на всеки планов ремонт, при ремонт по необходимост на ходовата им част, при смяна на бандажи, при новопрофилиране и коригиране на профила на бандажите и по време на експлоатация в локомотивни депа и/или в експлоатационни пунктове не по-рядко от 1 път на 15 календарни дни – за влаковите локомотиви и мотрисни влакове и не по-рядко от 1 път на 30 календарни дни – за маневрените локомотиви, е утвърден в практиката на много превозвачи начин за контрол на рисковете, особено при по стар подвижен състав. |
| „БЖК“ АД | 1. Текстът, предложен в § 3, ал. 3, т. 2 „относно изискванията спрямо лицата от персонала, отговорен за безопасността, включително критерии за подбор (професионално обучение, здравословно и психологическо състояние и съответните свидетелства и удостоверения, които се изискват);“ да отпадне.
 | Приема се | Редактираните ал. 1 и 2 от чл. 3 се отнасят до министерства 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 и Индустриалните клонове без собствен железопътен транспорт. В приложното поле на Наредба № 56 попадат лицата по чл. 2 ал. 3 от ЗЖТ.  |
| 1. Текстът, предложен в § 4 в новосъздадения чл. За (1) е допусната техническа грешка а именно, записано е „...по чл. 3 ал. 2, т. 3 ....", а в чл. 3 ал. 2 няма разписани точки. Може би се има в предвид „.. .по чл. 3 ал. 3, т. 3 ....".
 | Приема се  | Допусната е техническа грешка. Текстът следва да е:Чл. 3а. (1) Прегледите на железните пътища, съоръженията, устройствата, габарита и видимостта на сигналите на индустриалните клонове по чл. 3, ал. 3 се извършват най-малко един път в годината от комисия в състав:  |
| 1. Текста предложен в § 4 в новосъздадения чл. За (1) т. 2 да се раздели на две части,

а именно:- т. 2 специалист с правоспособност „Ръководител движение";- т. 3 специалист с правоспособност „Механик осигурителна техника (ОТ)" (когато индустриалният клон има съоръжения на ОТ и/или сигнализация); | Приема се | Текста на ал. 1 от чл. 3а ще се преработи и добие следния вид:**Чл. 3а.** (1) 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 се извършват най-малко един път в годината от комисия в състав: 1. специалист с правоспособност „Строителен техник по поддържане и ремонт на ж.п. линии и съоръжения“ – председател; 2. специалист с правоспособност „Ръководител движение“; 3. специалист с правоспособност „Механик осигурителна техника (ОТ)“ (когато индустриалният клон има съоръжения на ОТ и/или сигнализация); 4. специалист с правоспособност „Механик контактна мрежа (КМ)“ (когато индустриалният клон има съоръжения за трансформиране и/или пренасяне на електроенергия за тягови нужди); 5. представител на собственика на индустриалния клон. |
| 4. В приложение № 53 към чл. За, ал. 2 е допусната техническа грешка, а именно – в колона „№ по ред“ точки IX и XI се дублират. | Приема се | Точка IX се премахва и приложението се преномерира. |
| 5. В Приложение № 53, т. VII, п.т. 7 - петарди, да отпадне. | Не се приема | Протоколът се отнася за отразяване на констатации от прегледи на железните пътища, съоръженията, устройствата, габарита и видимостта на сигналите в индустриалните клонове. Разпоредбите на Наредба № 58 за сигнализиране с петарди не се отменят. |
| 6. Текстът, предложен в § 18 за промяна на чл. 30 ал.З, да добие следния вид:- „документирани при проектирането и строителството им". | Приема се | Ал. 3 от чл. 30 ще добие следния вид:(3) Собствениците на жп линии III категория и линии на предприятия със собствен железопътен транспорт с технологична и приемно-предавателна дейност носят отговорност за подаваната информация относно строителния габарит и допустимото осно натоварване, документирани при проектирането и строителството им. |
| 7. Текстът, предложен в § 28 за създаване на нова ал. 2 към чл. 180, да отпадне. | Не се приема | Вносителят на предложението не е посочил приложим фиш на UIC. Освен това разпоредбата се отнася до уреждане на вида на задължителните знаци по чл. 180 ал. 1. |
| 8. Текстът, предложен в § 30 за създаване на нова ал. 4 към чл. 181, да добие следния вид:- (4) Колоосите се измерват по време на всеки планов ремонт, при ремонт по необходимост на ходовата им част, при смяна на бандажи, при новопрофилиране и коригиране на профила на бандажите. По време на експлоатация се извършва измерване само на основните параметри на ребордите на колооста (дебелина Sd, височина Sh и вертикално подрязване qr) не по-рядко от 1 път на 15 календарни дни - за влакови локомотиви и мотрисни влакове и не по-рядко от 1 път на 30 календарни дни – за маневрени локомотиви. | Приема се  | При измерване на колоосите се контролират посочените в предложението параметри. В някои случаи се измерва и дебелината на бандажа. В тази връзка предлагаме редакция на текста както следва:(4) Колоосите се измерват по време на всеки планов ремонт, при ремонт по необходимост на ходовата им част, при смяна на бандажи, при новопрофилиране и коригиране на профила на бандажите. По време на експлоатацията на тяговия подвижен състав се извършва измерване на основните параметри на ребордите на колооста (дебелина Sd, височина Sh и вертикално подрязване qr) не по-рядко от 1 път на 15 календарни дни - за влакови локомотиви и мотрисни влакове и не по-рядко от 1 път на 30 календарни дни – за маневрени локомотиви.*/премахната думата „само“ от предложението/* |
| 9. Текстът, предложен в § 41 за създаване на нова ал. 4 към чл. 216, да добие следния вид:- (4) Железопътното предприятие уведомява ИА „ЖА" и управителя на железопътната инфраструктура за своето решение коя форма на удостоверение по ал. 1, т. 4 ще използва. | Не се приема | Предвид изискванията на 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, всяко жлезопътно предприятие да осигурява предоставяне на данни на управителя на инфраструктура (управителите на инфраструктура) преди потеглянето на влака, е необходимо съгласуване на коя форма се ползва като удостоверение за спирачната маса - съгласно приложения № 11 или № 11а. |
| 10. Текстът, предложен в § 43 за създаване на ал. 1 към чл. 247, да добие следния вид:- (1) Редът и начинът за извършване на пробите на автоматичните спирачки на влаковете и изготвянето на удостоверението за спирачна маса по чл. 243, ал. 3 за всякаизвършена проба се определя с инструкция от железопътното предприятие, като част от неговата СУБ. | Не се приема | Действително железопътното предприятие е отговорно за извършване на пробите на автоматичните спирачки на влаковете и изготвянето на удостоверението за спирачна маса. 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“ в определени области /например по т. 4.2.3.3. „Потегляне на влака“ е необходимо дейността да е съгласувана с управителя на железопътната инфраструктура. В НИД се предвижда инструкцията да се предоставя на управителя за сведение.  |
| 11. Текстът, предложен в § 45 за създаване на ал. 2 към чл. 254, думата във второто изречение „укрепват“ да се замени с текста „осигуряват от самопридвижване допълнително“. | Приема се | Спирателните обувки са по сигурно средство срещу самопридвижване. |
| НК „ЖИ“11.07.2018 г. | 1. В § 4. Предлагаме в проекта за новия чл. За, текста на ал. 1 да бъде заменен със следния коригиран текст:„ *Чл. За. (1) Прегледите на железните пътища, съоръженията, устройствата, габарита и видимостта на сигналите по чл. 3, ал. 3, пи 3 и на индустриалните клонове по ЧЛ. 3, ал. 3, т. 1 се извършват най-малко един път в годината от комисия в състав:"*  | Приема се | Текстът на чл. 3а се коригира. |
| 2. В § 24. НК „ЖИ“ приема отмяната на ал. 4 на чл. 64, но предлага в допълнителните разпоредби на Наредбата за изменение на Наредба № 58, да се определи, че съществуващата номерация, остава до модернизация и преустройство на гарите и участъците от мрежата. | Приема се  | ИА „ЖА“ предлага да се приемат мотивите на НК „ЖИ“, че в участъците Сф-По и Сф-Кв ще са необходими преустройства и предлага добавяне в „Преходни и заключителни разпоредби“ нов текст: „§ 9. Разпоредбата на чл. 64 не се отнася за гарите в участъците София-Пловдив и София-Карлово, като за тези участъци се запазва съществуващата номерация на коловозите до обновяване или модернизацията“. |
| 3. В § 29. В новосъздадения чл. 180а, (2) предлагаме думите *„специални возила"*да се заменят с *„превозни средства".* | Приема се  | Ал. 2 на новия чл. 180а се коригира с цел уеднаквяване на терминологията за превозни средства и возила. |
| 3. В § 37. В чл. 201, новата ал. 8, предлагаме да се замени със следния нов текст: „ *(8) Отменяне, изменение на направлението или разписанието за целия или за част от маршрута на редовно назначен влак в случай на възникнало събитие непосредствено преди заминаването или по време на движението на влака и довело до невъзможност за извършване на услугата по осъществяване на пътници или товари, се извършва от Управителя на железопътната инфраструктура по предложение на железопътното предприятие или след съгласуване с него, без да се спазват сроковете по an. 5."* | Приема се  | Предложеният текст обхваща по пълно исканата промяна в разпоредбата относно назначаване и отменяне на влаковете. |
| 4. В § 38. Допълнение за нова ал. 2 на чл. 204 да не се прави. Предложеният текст създава предпоставка за тълкуване, при ясно определени отговорности, до настоящия момент, за управление на движението на влаковете. | Не се приема | Съгласно чл. 10 предметът на дейност на НК „ЖИ“ като управител на железопътната инфраструктура е: ….6. приемане на заявките на заявителите за получаване на капацитет от железопътната инфраструктура за извършване на превоз при публично обявяване на капацитета на железопътната инфраструктура и предоставяне на достъп.С предложението за нова ал. 2 в чл. 204 се разписва възможността железопътното предприятие да има право да заяви промяна и НК „ЖИ“ да може да удовлетвори искането. |
| 5. В § 41. Считаме, че предложеното изменение на чл. 216, ал. 2 не трябва да се прави. | Не се приема | НК „ЖИ“ няма да бъде изолирана и ще може да осъществява контрол, при промяна на състава и тежестта, на движещите се влакове. Съгласно ч**л. 113 ал.** 1 всеки влак от началната до крайната гара се движи под определен номер, установен с графика за движение и с плана за композирането му, както и с необходимата спирачна маса, осигуряваща безопасно движение в елементите на железопътната инфраструктура. Създаден е ред за обмен на информация при който предприятията информират НК „ЖИ“ за промените в Плана за композиране. |
| 6. В § 43. Предлагаме в предложения текст за промяна на ал. 1 на чл. 247 думата „ изпраща“ да се замени със „съгласува ". | Не се приема | 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, отговорността за осигуряване на влаковете със спирачна маса е на самите железопътни предприятия. В тази връзка считаме за компромис изпращането на НКЖИ на инструкциите на предприятията, при условие, че има предложения от тях и това да не се прави. |
| 7. В § 47 предлагаме в предложената промяна на ал. 1 на чл. 263 израза *„без разрешение или с връчване на писмена заповед"* да бъде заменен с *„безразрешение или без връчена писмена заповед ".* | Приема се  | В текста е допусната техническа грешка. |
| 8. В § 58 Предлагаме да остане стария вид на указателя (приложение № 48, фиг. 245).  | Не се приема | В момента сигнала е бял с две кръстосани линии което го прави незабележим. Предложения вариант е с ярки и забележими цветове. |
| 10. В § 59. Предлагаме размерите на *Приложение № 49, фиг. 263* да бъдат намалени и да са от порядъка на съществуващите в момента. Предлагаме нови размери на табелата. | Не се приема | Предложеният размер на табелата и полетата в нея заедно с предложените сигнални цветове, ще осигурят необходимата навременна информация за локомотивната бригада, която по „Книжка разписание" също следва да е уведомена за наличието на такъв сигнал в междугарието. |
| 11. В чл. 76, ал.1, текстът се допълва с *„При нови и модернизирани жп линии, съответстващи на ТСОС, това разстояние е най-малко 4,2 т".* | Не се приема | Текстът за поставяне на изходните светофори (семафори) е за включване в Наредба № 55. |
| 12. В чл. 99, ал. 2, т. 1 съществуващият текст: „*на гари по елекрифщирани жп линии* - *от два източника, като единият от тях е от контактна мрежа"* да стане: *„на гари по елекрифщирани жп линии - от два източника, като единият от тях е контактна мрежа или дизелов агрегат "*  | Приема се  | НК „ЖИ“ твърди, че захранването от контактна мрежа не е надеждно за осигурителната техника. Съгласно EN 50163, захранването в контактната мрежа трябва да бъде в границите 19-27,5 (29) kV, което при коефициент на трансформация 125 на мачтовите трансформатори захранването ще бъде съответно от 152-232V. |
| 13. В чл. 100 изречението се допълва със следния текст: „*или чрез ЕСОА“.* | Не се приема | Вносителят на предложението не е посочил как ще се осигури зависимостта между стрелките и сигналите. |
| 14. Да се създаде нов Раздел IVa. „Пулт за управление на светофор“ с нов чл. 101а, със следното съдържание:„Чл. 101а „С Пултове за управление на светофор се съоръжават гарите без осигурителна техника.„(1) С пулта за управление на входен светофор се извършва управлението на входен и предупредителен светофор, като се осъществява зависимост с прелезно устройство в района на гарата.„(2) С пулта за управление на изходен светофор се извършва управление на изходните светофори в гарата, като се съществява зависимост с прелезните устройства в района на гарата и с АПУ в участъка между входния и предупредителния сигнали, както и с междугаровата осигурителна техника." | Приема се  | С Пултове за управление на входен или изходен светофор са съоръжени 17 бр. гари от националната железопътна мрежа.Считаме, че е необходимо добавяне на нова ал. 3 със следния текст:„(3) В гари, съоръжени с пулт за управление на светофор, управителят на железопътната инфраструктура определя допустимите скорости за движение" |
| 15. В Чл. 109 Да се добави нова алинея 5, със следния нов текст:„(5) Не се допуска движение на влакове в участъци, необорудвани с пътно оборудване на АЛС, със скорост над 130 km/h. | Не се приема | В чл. 109, ал. 4 дава възможност НК „ЖИ“ по отношение на движението на необорудван подвижен железопътен състав в участъци, съоръжени с АЛС, да се въведат и други ограничителни условия, а не само намаление на скоростта. |
| 16. В чл. 166, текста на ал. 1, т. З се заменя със:„3- релсовите токови вериги и броячи на оси - след работа по кабелите за релсовите токови вериги и броячи на оси, свързана с прекъсване и възстановяване на кабелни и монтажни жила." | Приема се | В осигурителната техника все повече се ползват броячи на оси. |
| 15. В чл. 167, ал. 2 дасе измени: „(2) При извършване на преустройство или ремонт на съоръжения на осигурителната техника, при което се налага прекъсване действието на входен светофор за повече от 24 часа, на гарата се поставя временен входен светофор или се използва съществуващият, които се управляват чрез временен пулт от постови стрелочник или от дежурния ръководител движение.Поканителният сигнал се поставя в зависимост от прелезното устройство, намиращо се в района на гарата по маршрута на влака. В гари с интензивно движение на влакове с разрешаващото показание на входния светофор се изграждат зависимости между положението на стрелките.“ | Приема се  | С промените се актуализира времето за прекъсване действието на входен светофор и се въвеждат изискванията на Предписания № 2014/009/10 от 23.09.2014 г. и Предписание № 2015/001/10 от 10.02.2015 г. на изпълнителния директор на ИА „ЖА“. |
| 16. В чл. 167, в ал. 3, текста „... *одобрени от съответните служби на железопътната инфраструктура.", да* се замени със следния нов текст: *„.одобрени или съгласувани от съответните служби на железопътната инфраструктура, съгласно вътрешните процедури на ДП „НКЖИ"* | Не се приема | Съществуващият текст указва одобряване. Не е известно какво следва да се разбира под „*съгласувани от съответните служби на железопътната инфраструктура, съгласно вътрешните процедури на ДП „НКЖИ“ –* вносителя е пропуснал да посочи какви точно процедури има предвид. |
| 17. В чл. 112 ал. 2 да се измени така:„ *(2) Записите от устройства по алинея 1 се съхраняват най-малко 10 денонощия ".* | Не се приема | Член 112 насочва към чл. 110, който указва, че условията и редът за поддържане и експлоатация и техническо обслужване на бордовото оборудване на АЛС се определят в инструкции на железопътните превозвачи и инструкциите се съгласуват с управителя на железопътната инфраструктура. НК „ЖИ“ има възможност да съгласува и различен по-дълъг срок ако пожелае на базата на условието, че съгласува посочените инструкции. |
| 18. В чл. 178 да се създаде нова ал. 9: „(9) Новодоставен или модернизиран тягов електрически подвижен жп състав сесъоръжава с устройства, които да ограничават консумираната мощност от влака до допустимото електрическо натоварване на линията“. | Не се приема | Искането на НК „ЖИ“ по същество представлява въвеждане на ново техническо правило. Това може да стане при условие, че същото се оцени от Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз. Съгласно ал. 3 от посочения чл. 178 за всеки нов подвижен състав се прилага определена техническа спецификация за оперативна съвместимост (ТСОС), приета съгласно Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността. Техническата спецификация за оперативна съвместимост се прилага също към съществуващия подвижен състав, когато той е бил обект на обновяване или модернизация. Посоченият текст би бил в противоречие с предложението в случай, че НК „ЖИ“ въведе различно от ТСОС ограничение по ток.  |
| 19. В чл. 178 да се създаде нова ал. 10:(10) „Новодоставен или модернизиран тягов електрически подвижен жп съставсе съоръжава с токови и напреженови трансформатори, монтирани на страна „ средно напрежение " за измерване на консумираната електроенергия ". | Не се приема | Виж горния мотив – при модернизация или доставка на нов тягов подвижен състав се изисква спазване на съответна ТСОС.  |
| 20. В чл. 192, ал. 1 т. 33 да се измени така: „33. неизправна радиостанция при работа в радиофицирани участъци или маневрени райони "; | Приема се  | В радиофицирани райони могат да работят и мотрисни влакове, които в съществуващия текст на точка 33 ал. 1 са изключени. |
| 21. В чл. 198, ал. 1, точка 9, в края на изречението да се добави *„както и участъците с GSM-R".* | Приема се  | НК „ЖИ“ инсталира GSM-R по редица участъци от железопътната мрежа  |
| 22. Във връзка със заличаването на чл. 198, ал. 8 да се заличи и текста на чл. 231, ал. 3. | Приема се | Съответствие с промяната в чл. 198, ал. 1, т. 9.  |
| 22. В чл. 201, текстът на ал.5 да добие следната редакция:,„(5) В случаите по ал. З заинтересуваните служби предварително се уведомяват с телеграма най-малко 6 денонощия за пътнически влакове." | Не се приема | Предложението засяга само товарни влакове, за които се счита, че следва да има предварително съгласуване. В противен случай ще се искат промени по всяко време. |
| 23. В чл. 227, текста на алинея 2, се променя както следва:„ *(2) Предсигналните спирачни разстояния за стандартните жп линии са:**1500 метра - за скорост до 160 км/час включително;**1200 метра - за скорост до 140 км/час включително;**1000 метра - за скорост до 130 км/час включително;**700 метра - за скорост до 80 км/час включително;**400 метра - за теснопътни. "* | Не се приема | Предложението е за стандартни жп линии, а са включени и теснопътни. НК „ЖИ“ могат и са задължени да посочат тези разстояния в таблици с технически параметри и нормативи в изпълнение на ал. 3 от посочения член 227. |
| 24. В чл. 261 да се добави текст, като придобие следния вид:„Чл. 261. Влакът е готов за изпращане, когато са изпълнени условията по чл. 260 и влаковите и превозните документи са предоставени от железопътното предприятие на дежурния ръководител движение в гарата, включително копие от натурния лист обр. ДП-1 на хартиен или на електронен носител, което дежурният ръководител движение по служебен път следва да предостави на дежурния влаков диспечер на участъка.“ | Приема се | Съгласно т. 4.2.3.3.2 от 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, железопътното предприятие следва да уведоми управителя на инфраструктурата за експлоатационното състояние на влака.  |
| 25. В ал. 4 на чл. 281 да се добави нова т. 7: „ *7. за придвижване на прикачен вагон или до 3 (три) вагонетки от релсова самоходна специализирана машина, предназначена за ремонт на железния път и/или контактната мрежа."* | Приема се | При придвижване на такъв вагон или до 3 (три) вагонетки, които имат дължина колкото един вагон, не е необходима маневрена бригада от трима души |
| 26. Чл. 452 текстът на алинея 3, да се допълни със следния текст:*„При нови и модернизирани жп линии, съответстващи на ТСОС, това разстояние е най-малко 4,2 т ":* | Не се приема | По отношение на предложената нова ал. 3 то нейното място следва да е 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, при съобразяване със съответни ТСОС-и на разстоянията за поставяне на изолирани настави и броячни точки на съоръженията на ОИ. |
| 26. Предлагаме чл. 469 и фигура 259да се премахнат от Наредба № 58. | Не се приема | Предложението се отнася до указателят „Работна група по контактната мрежа". НКЖИ не предлага обаче отпадане на разпоредбата, свързана с подаване на сигнал "Внимание" - същия се подава и пред указателите за работно място и работна група по контактната мрежа, при движение на влак по неправилен път, с разграничение по време. В случаите на намалена видимост сигналът "Внимание" ( - ) се подава многократно. При отпадане на указателя как машинистите ще знаят кога да подават съответния звуков сигнал. |
| „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД11.07.2018 г. | I. Изменение на влаков документ „придружителен лист"В „БДЖ-Пътнически превози" ЕООД „Придружителния лист" е влаков документ, който се попълва от началник влака и се предава в основния пункт на дежурния инструктор превозни бригади за проверка и организиране на съхраняването му. При извършените контролни проверки и последваш анализ на изготвените придружителни листа се открояват следните недостатъци:- недостатъчен брой редове в някои графи;- неправилно направени записи поради липса на подходящи графи;- несъответствия в наименованието на графите с тези в други влакови документи;- не съществува възможност Придружителния лист да се изготвя и съхранява по електронен път;За решаване на посочените по-горе недостатъци и имайки в предвид че документа се използва единствено в „БДЖ-Пътнически превози" ЕООД предлагам:1. Да се премахне „ Дата" между лявата и дясна антетка, а в лявата и дясна антетки над редовете „*Час на тръгване*" и „*Час на пристигане*" да се въведе друг ред „*Дата 20.. ..г."*По този начин ще се въведе яснота относно датите на пристигане и заминаване на влака, в някои случаи при поискване на справка за изминал период се получават недоразумения при големи закъснения на влаковете и липса на датата на пристигане на влака.2. Графата „*необх. спир. товар*" да бъде променена на „ *необходима спирачна маса*"Промяната е необходима поради това, че и в Наредба № 58, както и в други влакови документи, не съществува понятието „товар" и то е заменено от понятието „маса“ 3. Графата „*наличен, спир. товар*" да бъде преименувана на „ *налична спирачна маса*“; Промяната е необходима поради това, че и в действащата към момента Наредба № 58, както и в други влакови документи не съществува понятието „*товар*" и то е заменено от понятието „*маса*“;4. Да бъдат увеличени редовете на таблицата на лицевата част от 22 на 25. В предишни, а и в действащия график за движение на влаковете съществуват влакове на „БДЖ-Пътнически превози" ЕООД с 25 спирания, които няма как да бъдат отразени в Придружителния лист.5. Точка 1 да придобие следния вид: „Спирачката на локомотива/мотрисен влак изправна и скоростомерът регистрира.“6. Точка 2 да придобие следния вид постоянно подаване на напрежение Да/Не“.Към този момент се записва на гърба на Придружителния лист в графа кратки служебни бележки“, отнема от и без това малкото редове, често се забравя да се вписва и оказва сериозно влияние върху качеството на предлаганата транспортна услуга.7. Пред трите реда започващи с „*гара*" под точка 3 „*Часовници сверени*“ да се вмъкне „*Дата“*, а под нея „*Час....Мин*“.Към този момент при извършване на сверка на часовниците в посредни гари няма къде да бъде записвани датата и часа на сверката.8. На гърба на придружителния лист в карето „*Състав на влаковата бригада“* да се създадат два нови реда „*Превозна бригада“* и *„Локомотивна бригада“.*По този начин ще се създаде по голяма яснота и прегледност при попълването при воденето на придружителния лист.9. Във всички колони „*От“*  и „*До*“ да се допълни „*От гара“* и „*До гара*“.По този начин ще се създаде по голяма яснота и прегледност при попълването при воденето на придружителния лист.10. На гърба на Придружителния лист графите „*локомотив*“, „*влаков“* и „*Пом.*“ Да бъдат преобразувани в две графи „*Локомотив №*“ и „*Влаков, Помощен, Трасе*“, като в първата графа ще се записва номера на локомотива, а във втората ще се записва дали е влаков,помощен или използва трасе.При сега съществуващите графи на един и същи ред се записва дали локомотива е влаков или помощен, което обезсмисля съществуването на две графи.11. В антетката „*Локомотивна бригада*“ да се добави осма колона „*Mo6. Телефон“* в която да се записват номерата на служебните телефони на влаковия и помощния локомотив. Към този момент служебните телефони се записват в страничните бели полета, което придава изключително неугледен и неприятен вид на Придружителния лист.12. В антетката „*Друг персонал, обслужващ влака*“ след графата „*име, фамилия, длъжност*“ да бъде добавена втора колона „*Структура“* в която да се записва към коя структура принадлежи служителя обслужващ влака. Ще се подобри взаимодействието и бързината за информиране или вземането на решения от началника на влака отнасящи се за служителите обслужващи влака които не са членове на превозната бригада.13. В антетката „*Друг персонал, обслужващ влака*“ след графата „*до гара*" да бъде добавена пета колона „*Моб. телефон“* в която да се записват номерата на служебните телефони на служителите обслужващи влака.14. Да бъдат увеличени редовете на антетката „*Друг персонал, обслужващ влака*“ от 3 /три/ на 5 /пет/. В предишни, а и в действащия график за движение на влаковете съществуват влакове на „БДЖ-Пътнически превози" ЕООД които се обслужват от по-голям брой персонал. Примерно влак № 2627 се обслужва през летните месеци от 5 и повече кондуктора спални и кушет вагони и в сега съществуващите три реда няма как да се поберат /влака се придружава и от полицаи, който също се вписват в придружителят лист/ .15. В таблица „*Състав на влака*“ наименованието на седма колона „*Спирачен товар*" да бъде променена на „*Налична спирачна маса*“. Промяната е необходима поради това, че и в действащата към момента Наредба № 58, както и в други влакови документи не съществува понятието „*товар*“ и то е заменено от понятието „*маса*“.16. В таблица „*Състав на влака“* наименованието на последната колона „*Вагонът доставен в гара“* да бъде променено на *„Вагонът оставен в гара*“.17. В таблица „*Състав на влака*" между колони „*Серия*“ и „*Администрация*“ да бъде вмъкната нова колона „*Режим на обмяна*“. В тази колона ще се вписва режима на обмяна съгласно RIC, аналогично на колоната със същото наименование в натурния лист.18. В таблица „*Състав на влака*“ между колони „*Бруто*“ и „Вид на товара“ да бъде вмъкната нова колона „*Дължина в метри“*. В тази колона ще се вписва дължината на подвижния железопътен състав в метри, аналогично на колоната със същото наименование в натурния лист.19. Да бъдат увеличени редовете на „*Кратки служебни бележки“* от 3 /три/ на 6 /шест/. Изключително трудно е при нарушаването на графика за движението на влака или при възникване на технически проблеми те да бъдат описани в съществуващите три реда.За по ясно визуализиране на предложените промени прилагаме към настоящото писмо проект на Придружителен лист /приложение/. | Приема се | „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД е единствения превозвач, който използва този влаков документ. Предложението е базирано на опита при ползването му. За тази цел се предлага замяна на съществуващия образец в Приложение № 9 от Наредбата. |
| II. Създаване на електронни влакови документи „придружителен лист“ и „пътен лист на локомотива“.В чл. 216 да се добави нова алинея (5) „Документите по ал. 1, т.1 и 2 се изготвят, попълват и съхраняват на хартиен и/или електронен носител“. | Приема се | В проекта на НИД в чл. 216 е включена исканата промяна чрез добавяне на нова ал. 6. |
| III. По публикувания за обществено обсъждане проект за промяна на наредбата имаме следните предложения:§ 30. В чл. 181 се създава ал. 4:„(4) Колоосите се измерват по време на всеки планов ремонт, при ремонт по необходимост на ходовата им част, при смяна на бандажи, при новопрофилиране и коригиране на профила на бандажите и по време на експлоатация в локомотивни депа и/или в експлоатационни пунктове не по-рядко от 1 път на 15 календарни дни - за влаковите локомотиви и мотрисни влакове и не по-рядко от 1 път на 30 календарни дни - за маневрените локомотиви.”Ходова част са талигите на ТПС. Ремонт по необходимост по ходовата част включва и смяна на подвески, ресори, пружини и други които нямат отношение към състоянието на бандажите и колоосите.Предлагаме: Ремонт по необходимост по ходовата част да се замести с „произшествия свързани с ТПС" | Приема се | При ремонт по необходимост по ходовата част може да се извършва смяна на подвески, ресори, пружини и други които нямат отношение към състоянието на бандажите и колоосите. В тази връзка с цел прецизиране в чл. 181 ал. 4 добива следния вид:(4) Колоосите се измерват по време на всеки планов ремонт, при произшествия свързани с ТПС, при смяна на бандажи, при новопрофилиране и коригиране на профила на бандажите. По време на експлоатацията на тяговия подвижен състав се извършва измерване на основните параметри на ребордите на колооста (дебелина Sd, височина Sh и вертикално подрязване qr) не по-рядко от 1 път на 15 календарни дни - за влакови локомотиви и мотрисни влакове и не по-рядко от 1 път на 30 календарни дни – за маневрени локомотиви. */отразява предложения на БЖК АД и БДЖ-ПП/* |
| В чл. 431 второто изречение се изменя така:„Отзад се сигнализира: денем - с червен диск или една червена светлина, или с две червени светлини - като край на пътнически влак; нощем - с една или с две червени светлини -като край на пътнически влак (приложение № 44, фиг. 197, 200 и 201)."Както е записано сигнализирането нощно време може да се тълкува и като: че сигнализиране нощем на пътнически влак се извършва с една или две червени светлини**Предлагаме:**„Отзад се сигнализира: денем - с червен диск, с една или с две червени светлини; нощем - с една или с две червени светлини (приложение № 44, фиг. 197, 200 и 201)." | Не се приема | Съгласно първото изречение на чл. 431. **л**окомотив, който се движи изолиран на междугарие, се сигнализира отпред като начало на влак (приложение № 44, фиг. 195). Члена се отнася за локомотив. Промяната се изразява само в добавяне на възможност за сигнализиране с две червени светлини отзад. Предложението е направено от превозвачи, които ползват локомотиви на които могат да се пускат само две червени светлини едновременно.  |
| ИАЖА | 1. В дял десети „Основни техническо-експлоатационни изисквания към подвижния жп състав“ в чл. 178 да се добавят следните нови алинеи:„(9). Ревизия на спирачната система на локомотиви и мотрисни влакове се извършва в срок не по-голям от 2 (две) години календарно време. Ревизията включва извършване на пълна функционална проба, пълна скоростно-спирачна пътна и товарна проби. Резултатите от ревизиите се отразяват в протоколи и датата на извършване се шаблонира върху превозното средство.(10). Теглово уравновесяване на ПЖПС се извършва на стационарна уредба в депо, ремонтна база или ремонтен завод. При теглово уравновесяване се измерва и се документира статичното натоварване по колела с измерване и документиране на контролни разстояния от окачването на локомотивите. За извършване на теглово уравновесяване на стационарна уредба се разрешава движение на ПЖПС, след като му е извършено уравновесяване по геометрични размери по ред, определен в инструкция, съгласувана с управителя на железопътната инфраструктура. (11). На ПЖПС се извършва и документира ултразвуковата дефектоскопия (УЗД) в депо, ремонтна база или ремонтен завод по вътрешна инструкция за УЗД. На ПЖПС се извършва и обикновено/пълно освидетелстване на колоосите.“ | Ново предложение | Допълненията към точките от алинеите са свързани с изисквания по отношение на извършването на задължителни проверки на системи, възли и агрегати на локомотивите, мотрисните влакове и РССМ, които се доказват с проверка по вътрешни инструкции и наличие на документи (карти, протоколи и други). Допускането на локомотиви с неизвършени проверки и без наличие на доказателства за извършването им на тези възли, системи и агрегати оказва съществено влияние върху безопасността на движение на локомотивите, мотрисните влакове и РССМ по време на експлоатация по националната инфраструктура на ЖП транспорт. |
| 1. В чл. 190 в ал. 1 да се добави нова точка 22 със следния текст: „22. непроверени въздушни резервоари от държавен технически надзор върху съоръженията с повишена опасност в съответствие с действащото законодателство.“
2. В чл. 190 в ал. 1 да се добави нова точка 23 със следния текст: „23. съединителни спирачни (кнорови) ръкави:

- с протрити места или цепнатини;- разкъсвания до оголване на текстилния слой;- със срок на експлоатация по-голям от 5 (пет) календарни години;“1. В чл. 190 в ал. 3 точка 1 да добие следния вид: 1. (изм. - ДВ, бр. 43 от 2009 г., в сила от 10.09.2009 г.) неизправностите по ал. 1, т. 1 - 8, т. 20, т. 21, т.22 и т. 23;
 | Ново предложение |
| В чл. 192 да се направят следните изменения и допълнения:- Ал. 1 да се измени така: „(1) Забранено е използване на локомотиви, мотрисни влакове и РССМ за обслужване на влак, изолирано движение или маневрена дейност със:“. */*- В ал. 1 в т. 7 накрая да се добави текста „или без документ, доказващ извършена проверка на манометрите;“;- В ал. 1 в т. 18 текста да добие следния вид: „18. неизвършена или нарушена балансировка (теглово уравновесяване)“;- В ал. 1 в т. 28 да добие следния вид:„28. колоос, която е:- изкривена;- спукана; - без извършена ултразвукова дефектоскопия;- без извършено обикновено/пълно освидетелстване;“:- В ал. 1 в т. 31 текста да добие следния вид: „31.неизправен регистриращ скоростомер или такъв, на който не е извършвана проверка поне веднъж на 3 (три) календарни години:“;- В ал. 1 да се добави нова точка 39 със следния текст: „39. непроверени въздушни резервоари от държавен технически надзор върху съоръженията с повишена опасност в съответствие с действащото законодателство.“- В ал. 1 да се добави нова точка 40 със следния текст: „40. съединителни спирачни (кнорови) ръкави:- с протрити места или цепнатини;- разкъсвания до оголване на текстилния слой;- със срок на експлоатация по-голям от 5 (пет) календарни години;“ | Ново предложение |  |
| **04.09.2018 г. – 28.09.2018 г.** |
| **ДП ТСВ** | Съгласува НИД без предложения за корекции. |  |  |
| **„Газтрейд“ АД** | Съгласува предложенията за промени в Наредба № 58.  |  |  |
| **„Порт Рейл“ ООД** | Съгласува предложения НИД без забележки |  |  |
| **„ТБД-Товарни превози“ ЕАД**  | Предлагат в чл. 178 ал. 9 (нова), касаеща сроковете за извършване на ревизия на спирачната система на локомотиви, обслужващи товарни влакове да остане 3 години, както е според „Правилник за ремонт и изпитване на спирачни системи на подвижен състав на БДЖ“ от 1984 г. вместо 2 години, каквото е предложението. | Не се приема.  | Съгласно цитирания правилник периода на извършване на ревизията е 2 (две) години. |
| **„ММИ“ ЕАД** | В чл.178 на новата алинея 9 от дял десети на *„Основни техническо-експлоатационни изисквания към подвижния жп състав"* е записано, че *Ревизия на спирачната система на локомотиви и мотрисни влакове се извършва в срок не по-голям от 2 (две) години календарно време. Ревизията включва извършване на пълна функционална проба, пълна скоростно-спирачна пътна и товарна проби. Резултатите от ревизиите се отразяват в протоколи и датата на извършване се шаблонира върху превозното средство.*Под понятието **„товарна проба“** се разбира функционална проверка на системи и агрегати от локомотива имащи отношение към теглителната му характеристика след извършването на заводски ремонт (ПР, СР и КР) и няма отношение към спирачната му система. Сиреч, извършването на товарната проба не допринася за надеждността и сигурността на спирачната система на локомотива, какъвто е смисъла на периодичната спирачна ревизия. Ето защо, предлагат от текста на чл.178, ал.9 да отпадне словосъчетанието „и товарна“и изречението от абзаца да придобие следния вид: *Ревизията включва извършване на пълна функционална проба и пълна скоростно-спирачна пътна проба.*С останалите изменения и допълнения на Наредба № 58 за правилата за техническа експлоатация, движение на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт, са съгласни и нямат възражения. | Приема се. | Текстът за товарната проба в НИД следва да се преработи. |
| **„БЖК“ АД** | 1. Текстът предложен в § 32 т.1 за създаване на нова ал. 9 към чл. 178 да добие следното съдържание:„(9) Ревизия на спирачната система на локомотиви, мотрисни влакове и релсовите самоходни специализирани машини (РССМ) за поддържане на железния път и контактната мрежа се извършва в срок не по-голям от 2 (две) календарни години. Ревизията включва извършване на пълна функционална проба, пълна скоростно-спирачна пътна и товарна проби. Резултатите от ревизиите се документират в протоколи, като датата на извършване се шаблонира върху превозното средство."*Мотив - в предложения текст извън обхвата остава срока за ревизия на спирачните системи на РССМ за поддържане на железния път и контактната мрежа.* | Приема се | Текстът в НИД следва да се допълни с „РССМ“. |
| 1. Текстът предложен в § 32 т. 3 за създаване на нова ал. 11 към чл. 178 да добие следното съдържание:

„(11) На колоосите на ПЖПС се извършват и документират ултразвукова дефектоскопия (УЗД) и обикновено/пълно освидетелстване в депо, ремонтна база или ремонтен завод по вътрешни инструкции."*Мотиви: Не се извършва ултразвукова дефектоскопия на цяла единица ПЖПС, а само на отделни съставни части.* | Приема се | Текстът в НИД следва да се допълни с израза „на колоосите“. |
| 3.Текстът предложен в § 37 т. 3 за създаване на нова т. 23 в ал. 1 на чл. 190, да добие следното съдържание:„23. съединителни спирачни (кнорови) ръкави:* с пропуск на въздух;
* със срок на експлоатация по-голям от 5 (пет) календарни години;"

Мотиви - първите два признака (с протрити места или цепнатини и разкъсвания до оголване на текстилния слой) не правят съединителните (кнорови) ръкави негодни да изпълняват функциите си и създават предпоставки за субективното им тълкуване. | Не се приема. | Наличието на протрити места или цепнатини и разкъсвания до оголване на текстилния слой на кноровите ръкави ги прави потенциално негодни за експлоатация. При наличие на такива повреди по тях не може да се гарантира, че по време на движение няма да настъпи скъсване и пропуск на въздух. В определени моменти при неблагоприятен профил на железния път (голям наклон) може влака да се скъса или да настъпи и по тежко произшествие или инцидент.  |
| **ДП „НКЖИ“** | 1. В чл. 7, ал. 1 да отпадне текста: *„в съответствие с тази наредба и техническите спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС) "*Мотиви:Това изискване е описано в чл.7, ал.2. | Приема се | Текстът в НИД следва да се редактира. |
| 2. В чл. 23, ал. 2 думата „инвалиди“ да бъде заменена с „лица с увреждания и лица с намалена подвижност“.Мотиви: В чл. 5 вече е описано и предлагам да бъде уеднаквено. | Приема се | Текстът в НИД следва да се редактира. |
| 3. В чл.109 да се добави нова ал. 5, със следния нов текст:„(5) Не се допуска движение на влакове в участъци, необорудвани с пътно оборудване на АЛС, със скорост над 130 км/ч.“Мотиви: Предложения текст се отнася за движение на влакове в участъци, които по железен път позволяват големи скорости (160 км/ч), но на този етап не са оборудвани с пътна апаратура за АЛС (или няма разрешение за въвеждане в експлоатация). Т.е. текстът е за участъци, които не са съоръжени с АЛС и с цел осигуряване на безопасното движение на влаковете е необходимо да се регламентира такава ограничителна скорост. В Таблица III за движение с 160 км/ч по отношение на железен път сега са включени участъци без АЛС Сп-По, Мх-Клц, Сз-Ки, Кер-Я и др. | Приема се | Текстът в НИД следва да се редактира. |
| 4. В чл. 112 да се замени текста на алинея 2 със следния нов текст: „(2) Записите от устройства по алинея 1 се съхраняват най-малко 10 денонощия“.Мотиви: Съществуващия текст се отнася за „записи от звукозаписни устройства" и ако остане този текст не е ясно за какви други записи (ако не е от регистриращото устройство на АЛС/ЕТСS) се отнася. | Приема се | Текстът в НИД следва да се редактира. |
| 5. В чл. 121, т. 1 буква „г" думата *„оптически"* да се замени с „ *оптични ".* Мотиви: Прецизиране на текста. | Приема се | Текстът в НИД следва да се редактира. |
| 6. В чл. 167, в ал. 3, текста „... одобрени от съответните служби на железопътната инфраструктура“ да се замени със следния нов текст: „одобрени или съгласувани от съответните служби на железопътната инфраструктура, съгласно вътрешните процедури на ДП „НКЖИ“.Мотиви: Промяната цели официализиране на процедурите по одобрение/съгласуване на схемите за преустройство на ОТ:• При преустройство на ОТ в рамките на поддръжката, съответните схеми и ТМЗ се изготвят и одобряват за изпълнение от съответните служби на НКЖИ по вътрешни процедури.• При преустройство на ОТ при изпълнението на инвестиционен проект се прилагат изискванията на ЗУТ, като съответните схеми и ТМЗ се изготвят от външен изпълнител/проектант. Проекта се приема от Възложителя НКЖИ, като схемите се съгласуват от съответните служби по вътрешни процедури, а одобрението на проекта за строеж се дава от компетентните органи (община, област или МРРБ). | Не се приема. | Алинея 3 на чл. 167 не касае практическото изготвяне на схеми и таблици на маршрутните зависимости, а одобрението им. Посочените документи на НК „ЖИ“ са пряко свързани с безопасността и по точно с функционирането на осигурителната техника. Чрез одобрението им при преустройство или ремонт на осигурителната техника от отговорни служби на НКЖИ, съществуващия текст на Наредбата цели да се посочи отговорния за тях и това следва да е служба на НКЖИ, а не външна. |
| 7. Предлагам към чл. 192 да бъде добавена нова ал. 2 със следния текст: „(2) *Балансировката на РССМ се извършва по геометрични размери"*Мотиви: Съществува огромно разнообразие на РССМ с различно натоварване и разстояние между колоосите. Скоростите на движение на РССМ са значително по-ниски от тези на локомотивите и мотрисните влакове. Досегашната практика е да се извършва теглово уравновесяване по геометрични размери, като няма допуснато дерайлиране по небалансирано РССМ. | Приема се | Текстът в НИД следва да се редактира. |
| 8. Отново предлагаме в чл. 201, текстът на ал. 5 да добие следната редакция: „ (5) В случаите по ал. З заинтересуваните служби предварително се уведомяват с телеграма най-малко 6 денонощия за пътнически влакове. "Мотиви: Запазване на възможността за оперативна дейност при регулиране на товарните превози;* закъснял влак от начална гара над 60 минути, на който трябва да се изготви ново разписание, с нов номер няма да изчаква още едно денонощие за предварително уведомяване на заинтересованите служби;
* готов, извънреден влак на железопътно предприятие, с възможност ДП „НКЖИ" да го приеме и осигури движението му, няма да изчаква едно денонощие за предварително уведомяване.
 | Не се приема | Предложението на НК „ЖИ“ не е ясно. Алинея 5 със съществуващ текст „В случаите по ал. 3 и 4 заинтересуваните служби предварително се уведомяват с телеграма най-малко 6 денонощия за пътнически влакове и едно денонощие за товарни влакове.“ не е предлагано да се изменя. В чл. 201 промяната е в създаване на нова ал. 8 с текст“ (8) Отменяне, изменение на направлението или разписанието за целия или за част от маршрута на редовно назначен влак в случай на възникнало събитие непосредствено преди заминаването или по време на движението на влака и довело до невъзможност за извършване на услугата по осъществяване на пътници или товари, се извършва от Управителя на железопътната инфраструктура по предложение на железопътното предприятие или след съгласуване с него, без да се спазват сроковете по ал. 5. /предложен и в последствие редактиран именно от НКЖИ/ |
| 9. Допълнение за нова ал. 2 на чл. 204 да не се прави.Мотиви: Предложената нова ал.2 на чл.204, с предложения текст, считаме че противоречи на чл.114, ал.1 от ЗЖТ. Текста е уклончив и създава предпоставка за тълкуване. Мотивите, с които се отхвърля предложението на ДП „НКЖИ" считаме че се отнасят за предоставяне на капацитет, а не за регулиране на влаковото движение:Съгласно Чл. 10, ал.1, т. 6 от ЗЖТ (Изм. - ДВ, бр. 47 от 2011 г., в сила от 21.06.2011 г.) предметът на дейност на НК „ЖИ" е: *„6. (изм. - ДВ, бр. 92 от 2006 г., бр. 19 от 2016 г.) приемане на заявките на заявителите за получаване на капацитет от железопътната инфраструктура за извършване на превоз при публично обявяване на капацитета на железопътната инфраструктура и предоставяне на достъп при условията, предвидени в този закон;"*Допълнително към това, в чл.114 ал.1, на ЗЖТ е определено:*„Чл.114. (1) Движението на влаковете се ръководи от дежурния влаков диспечер и дежурните ръководители в гарите. Разпорежданията на дежурния влаков диспечер са задължителни за всички работници, свързани непосредствено с движението на влаковете в участъка."*Предложения текст *„предимството по категории влакове може да се променя по предложение на превозвача, съгласувано с управителя на железопътната инфраструктура",* би превърнал влаковия диспечер в инструмент за препредаване на заповеди, а не служител ръководещ движението на влаковете. | Не се приема | Предложението за създаване на ал. 2 с текст „При регулиране на движението за влакове на един и същи железопътен превозвач по ал. 1, т. т. 3, 4, 5, 6, 7 и 8 и помощните локомотиви за бързи и пътнически влакове по т. 9 предимството по категории може да се променя по предложение на превозвача, съгласувано с управителя на железопътната инфраструктура.е от железопътните превозвачи“ е мотивирано от това, че те следва да имат право да се намесват при регулиране на влаковото движение. |
| 10. Член 216, ал.2 да не се променя.Мотиви: Предложеното изменение на чл. 216, ал. 2 означава, че пътническите влакове ще се движат без влаков документ натурен лист обр. ДП-1. Това поражда въпроси:- как дежурният ръководител движение ще проверява дали наличната спирачна маса е по-голяма или равна на необходимата преди да сложи подписа си в удостоверението заспирачна маса, след като изобщо няма как да знае брутната маса на влака;- как ще се изчисляват таксите за преминаване на влаковете по железопътната инфраструктура;* как ще се процедира в случай на произшествие; и др.;
* как ще се изпълнява т.6 от все още действащата Заповед № 10-05-00419/31.08.2004 г. на Изпълнителния директор на ИА „ЖА", която гласи:

„6. *Във всяка гара, начална за движението на влак, дежурният ръководител движение, след проверка да полага подпис върху натурния лист на влака обр. ДП-1, като вписва името и фамилията си, след което подписва удостоверението за спирачна маса обр. ВП-11."** как ще се гарантира истинността на данните от железопътното предприятие.
 | Приема се | Текстът в НИД следва да се редактира. |
| 11. Последното изречение на чл. 361 да бъде заменено със следния текст: „Поставя се над проводника пред началото на стрелка и задължава машиниста да свали пантографа на локомотива, ако стрелката е обърната към неелектрифициран коловоз“.Мотиви: Сигналът е необходимо да се поставя и в междугарията когато има стрелка на открит път и отклонителния коловоз е неелектрифициран. | Приема се | Текстът в НИД се редактира. |
| 12. Предлагаме нов вид на Приложение № 49, фиг. 263, като размерите да отговарят на съществуващите в момента табели за сигнализиране на места за преминаване с намалена скорост.Предлагаме размери на табелата, в съответствие с тези, за такъв тип табели, както е във фиг. 133 на наредбата:  Мотиви:1. Полето с размер - 50ст/50ст, заедно с предложените сигнални цветове, носятосновната цел на указателя - да се определи мястото, от което се променя скоростта надвижение. Това осигурява необходимата информация за локомотивната бригада, която по„Книжка разписание" и „Технически таблици и нормативи" е уведомена за наличието натакъв сигнал в междугарието.2. Цифрите в горния край на табелите, определят линейното място от железнияпът, където се поставя табелата, като тази второстепенна информация не е пряко свързана слокомотивната бригада и возенето на влака.3. Служителите от локомотивната бригада, съгласно разпоредбите на Наредба №56 са запознати с подвижния състав и инфраструктурата върху която го управляват. Те саинформирани от „Книжка разписание" и „Технически таблици и нормативи", за място вмеждугарието, където скоростта се променя и се ориентират по километрични ихектометрични указатели по железния път, като се подготвят предварително за промянатана скоростта при необходимост.4. В практиката няма предсигнал или указател преди тази табела, така че даосигури предварителна за машиниста информация, за подготовка, задействане и постиганена желания ефект от спирачките на влака, а съществуващите до момента цифри закилометричното местоположение, не носят никаква информация и те могат да отпаднат оттабелата. | Приема се | Текстът в НИД се редактира. |
| „Рейл Карго Кериър“ ЕООД | * в предложението на § 30 - ал. 4 (нова) на чл. 181 - да не се определя срок за измерване на колоосите на влаковите локомотиви в календарни дни с мотиви, че не календарните дни а пробега в км на влаковите локомотиви е определяш, относно периодите за техническа поддръжка, респективно измервания на колооси. Считаме, че всяко лице отговорно за поддръжка с получен сертификат е доказало, че изградената от него система за поддръжка, осигурява безопасното експлоатационно състояние на превозните средства, включително и изискванията на ТСОС:
 | Не се приема | Целта на измерването на колоосите е да се контролират посочените в предложението параметри, които са критични за безопасното движение на возилата – в случая на тяговия подвижен състав. Предложението е подкрепено от „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД и „БЖК“ АД. |
| * отчитаме неяснота в предложението на §44 за подмяна на текст в чл. 249. касаещ пробите на ръчните спирачки - ,.с инструкциите по чл. 247“ , а именно чл. 247 се отнася за „реда и начина ш извършване на пробите на автоматичните спирачки на влаковете ...“. За да е вярно предложението предлагаме в чл. 247 (1) понятието „автоматичните спирачки на влаковете" да се смени със „спирачни системи на влаковете“;
 | Приема се | Текстът в НИД следва да се редактира но не в чл. 247, а в чл. 249, ал. 2. В чл. 249, ал. 4 думите „от управителя на железопътната инфраструктура“ се заменят с „от железопътното предприятие в рамките на неговата СУБ“. |
| * считаме, че в предложението на § 47 за промяна в текста на ал. 1 от чл. 263 наличието на съюза „с“ в израза ,,без разрешение или с връчване ш писмена заповед за“ променя неговото значение, поради което следва да отпадне.
 | Не се приема | Предложено е ал. 1 на чл. 263 да добие следния вид:„(1) Не се допуска заминаване на влак на междугарие без разрешение или без връчена писмена заповед за движение при специални условия съгласно чл. 264.“По този начин няма двусмислия или промяна на значение. |

**Изготвил:**

**Д. Неделков**

*Главен директор на ГДЖИ*