



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

[линк към консултацията](#)

**Информация**

**Откриване / Приключване:** 30.05.2023 г. - 13.06.2023 г. Неактивна

**Номер на консултация:** #7592-К

**Област на политика:** Архив - Транспорт

**Тип консултация:** Акт на министър

**Вносител:** Министерство на транспорта и съобщенията

**Тип носител:** Национално

Във връзка с модернизирването на железопътната ни мрежа, в периода до 2030 година в рамките на европейски инвестиционни инструменти, като Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г., механизъм „Свързана Европа“ и други, се очаква да бъдат реализирани сложни проекти за модернизация и реконструкция на железопътната инфраструктура по направленията София-Калотина, София-Септември, Видин-София, София-Перник-Радомир, които са част от основните Европейски транспортни коридори. Сложните теренни условия и изискванията за движение на влаковете със скорост 160 км/ч налагат изграждането на значителни по дължина съоръжения в това число и тунели.

При проектирането и изпълнението на тунелите се срещат значителни затруднения, свързани с остарялата нормативна уредба. Работни групи в Национална компания „Железопътна инфраструктура“ проучиха и обстойно анализираха действащите национални нормативни актове в областта на проектирането, строителството и поддържането на железопътни тунели, в това число:

- Нормите за проектиране на пътни и железопътни тунели, утвърдени със Заповед № РД-08-139 от 4.05.1988 г. на министъра на транспорта и № РД-02-14-107 от 4.05.1988 г. на председателя на КТСУ, в сила от 1.01.1989 г.;

- Инструкциите за ремонт и поддържане на изкуствените съоръжения (тунели, мостове и водостоци) – 2010, приети от НКЖИ;

- Регламент (ЕС) № 1303/2014 на Комисията от 18 ноември 2014 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на „безопасността в железопътните тунели“ на железопътната система на Европейския съюз (ОВ, L 356, 12/12/2014);

- системата от Еврокодовете (основно БДС EN 1990, БДС EN 1991, БДС EN 1992 и БДС EN 1997, БДС EN 1998-4), прилагани при оразмеряването и изчисляването на тунелните конструкции, при проверките за пожароустойчивост и при отчитане на сеизмични въздействия.

Проучен беше опитът по отношение на стандартизацията в областта на тунелното строителство и методите на проектиране, прилагани в някои европейски страни: Австрия, Франция, Германия, Италия, Нидерландия, Швеция, Норвегия, Финландия, Исландия, Полша, Швейцария, Великобритания. Установено беше, че въпреки стратегията и плановете за развитие на скоростната и високоскоростната европейска железопътна мрежа, изискваща изграждането на все повече съоръжения, в това число и тунели, понастоящем не са налични европейски стандарти за проектиране на тунели. В страните от Европа се използват основно национални нормативни актове и такива на възложителите (управители на транспортна инфраструктура, органи от минната промишленост, водоснабдяването и канализацията и др.). При изчисляването, конструирането и оразмеряването се прилагат Еврокодове, чийто първоначален обхват не включва проектирането на тунели. Необходимо е да бъдат разработени и утвърдени специализирани европейски стандарти за проектиране и изпълнение на тунели. За целта експертна група към CEN/TC 250 подготвя виждания и подход за разработване на европейски стандарти за проектиране и изпълнение на тунели, като следва да бъде осигурена синергия и координация с текущите дейности по развитието на второто поколение на Еврокодовете.

В тази връзка до разработването на Еврокод, касаещ тунелните конструкции е необходимо да бъдат изготвени нови национални норми за железопътни тунели. Тази дейност е възложена на група от квалифицирани специалисти, които работят задълбочено. Изготвянето, съгласуването и утвърждаването на тези нови норми обаче ще изисква време, а повечето от строежите, описани по-горе, са в активна фаза на проектиране и строителство.

От друга страна в действащия понастоящем нормативен акт за железопътни тунели - Норми за проектиране на пътни и железопътни тунели от 1988 г., редица положения (включително цели глави и раздели) са разработвани с данни от 70-те години на миналия век, както следва:

- габарит;

- тунелни изчисления (методи и теоретични предпоставки, софтверни продукти) и оразмерявания (подвижен товар и геоложки и сеизмични въздействия);

- методи и технологии за строителство (предварително укрепване, конструкция на първична и вторична облицовка);

- материали (клас на бетона, армировката, и стоманените профили, спецификации на хидроизолациите и др.);
- водоотводни съоръжения (канавки и дренажи, екологични изисквания);
- експлоатационни системи (горно строене на железния път, електрозахранване, вентилация, осветление, сигнализация и контрол);
- изисквания за безопасност и оценка на риска.

Голяма част от тях са толкова остарели, че изобщо не се вменват в съвременната практика на тунелното проектиране и строителство (Приложение 1). Последното непрекъснато поставя нерешими казуси (особено по отношение на тунелната конструкция) и създава голямо объркване и напрежение между всички участници в инвестиционния процес при изграждането на железопътни тунели. Това в крайна сметка рефлектира в продължителни дебати и спорове, забавяне на процедурите по утвърждаване на проектите и детайлните чертежи и решения, а от там и на самото строителството, като се създават и предпоставки за некачествено изпълнение.

До разработването и утвърждаването на Еврокод и нови национални норми за железопътни тунели в Наредба № 58 от 02.08.2006 г. за правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт:

1. да бъде включен текст, съгласно който се отменят изискванията за железопътни тунели, определени в Нормите за проектиране на пътни и железопътни тунели, утвърдени със заповеди № РД-08-139 от 4.05.1988 г. на министъра на транспорта и № РД-02-14-107 от 4.05.1988 г. на председателя на Комитета по териториално и селищно устройство.
2. да се предвиди при проектирането и строителството на железопътни тунели да се прилага Наредба № РД-02-20-2 от 21.12.2015 г. за технически правила и норми за проектиране на пътни тунели (обн., ДВ, бр. 8 от 2016 г.), в частта, отнасяща се за тунелната конструкция и строителните материали за изграждането ѝ – Глава пета „Конструкции“, раздел I „Общи изисквания“, Раздел II „Тунелна облицовка“ и раздел VIII „Строителни продукти“, Глава седма „Статическо изследване и оразмеряване на тунелната конструкция“.

Понастоящем в процес на изпълнение са договори по Европейските структурни и инвестиционни фондове за модернизация на отделни отсечки в участъка Елин Пелин – Септември, включващи изпълнението на голям брой тунелни съоръжения със обща дължина над 24 км, като най-големият ще бъде с дължина 6,7 км. Действащите Норми за проектиране на пътни и железопътни тунели са изключително остарели, тъй като са приети през 1988 г. Те не отговарят на съвременните изисквания за статическо оразмеряване, конструиране, строителни продукти и безопасност. Във връзка с тези несъответствия възникват множество проблеми в инвестиционния процес между участниците в него. Поради това са възможни сериозни рискове от забавяне, нарушение на графика и дори прекратяване на строително-монтажните работи, което би довело до финансови загуби и неоправдано оскъпяване на

строежите. Поради тези мотиви се определя съкратен срок на общественото обсъждане на предложението проект, с който ще се отменят изискванията за железопътни тунели, определени в Нормите за проектиране на пътни и железопътни тунели и ще се предвиди препращане към съобразената със съвремието ни нормативна уредба.

Лице за контакти: Марио Гълъбов Гл. експерт НК „Железопътна инфраструктура“  
Тел.: 0887941585 E-mail: m.galabov@rail-infra.bg

## Отговорна институция

### Отговорна институция

#### Министерство на транспорта и съобщенията

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

Електронна поща: mail@mtc.government.bg

## Начини на предоставяне на предложения и становища

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

## Документи

### Пакет основни документи:

[Наредба за допълнение на Наредба № 58 от 2.08.2006 г. за правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт - вер. 1.0 | 30.05.2023](#)

[Мотиви към Наредба за допълнение на Наредба № 58 от 2.08.2006 г. за правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт - вер. 1.0 | 30.05.2023](#)

[Мотиви спешно изменение към Наредба за допълнение на Наредба № 58 от 2.08.2006 г. за правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт - вер. 1.0 | 30.05.2023](#)

---

### Консултационен документ:

---

**Справка становища:**

---

## Коментари

[Коментари \(pdf\)](#)

[Коментари \(csv\)](#)

**Автор:** Тодор Чолаков (12.06.2023 14:15)

Поставяне на зеления правоъгълен фар на изходния светофор под маневрения фар В чл. 331, ал. 2 думата "над" се заменя с "под".

Мотиви:

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

**Автор:** Тодор Чолаков (12.06.2023 13:58)

Проходен светофор на блок-пост и предупредителен светофор на заградителен

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

- Проходните светофори на междугарие с АБ без проходни светофори или на автоматичен разделен пост без стрелки имат два фара със зелена и червена светлина, разположени един под друг и може да бъдат допълнени с фар с бяла светлина за даване на поканителен сигнал, поставен под останалите два. С тях се подават следните два сигнала:
- 1. една червена светлина, означаваща "Спри! Забранено е преминаването на светофора! (приложение № 29, фиг. 78)."
- 2. една зелена светлина, означаваща "Разрешено е движение с определената за влака скорост (приложение № 29, фиг. 79). "

5. В чл. 353 се създава нова ал. 4:

- На предсигнално разстояние пред проходния светофор по ал. 3 се поставя предупредителен светофор по скоростната сигнализация;

6. В чл. 353 ал. 3 става ал. 5 и текстът се променя както следва: "В междугарията, съоръжени с АБ, проходните светофори и техните предупредителни светофори светят за направлението, в което се намира автоблокировката, а в обратното направление за това междугарие са неосветени";

7. В чл. 353 ал. 4 става ал. 6 и текстът се променя както следва: "Разделните постове могат да имат входни и/или изходни светофори или проходни светофори по ал. 3.";

8. В чл. 354, ал. 2 след думата "път" се добавя "с подвижен мост или", а след "светофор" се добавя "по скоростната сигнализация (приложение № 18, фиг. 5 и 7)".

9. Приложение № 19 с фиг. 12 и 13 се отменя.

Мотиви:

Предупредителният светофор пред заградителен такъв подава сигнали, напълно идентични с тези на предупредителния светофор по скоростната сигнализация и не се различава от него. Описването му като отделен светофор усложнява излишно сигнализацията и създава затруднения в изучаването и усвояването ѝ от персонала. В същото време, локомотивният машинист няма как да различи двата вида предупредителни светофори и разчита само на познаването на участъка, за да знае дали приближава входен/проходен светофор или заградителен такъв. Това напълно обезсмисля описването на два вида предупредителни светофори, даващи идентични показания. Промяната в чл. 354 също така добавя подвижните мостове сред случаите, в които се поставя заградителен светофор, което отговаря и на чл. 74.

От друга страна, пред проходните светофори на блок-постовете в междугарията с АБ без проходни сигнали, разделени на две части, има предупредителни светофори по скоростната сигнализация, но в чл. 317 е описано изрично, че предупредителният светофор е пред входен такъв. С предложените промени в чл. 317 се обхващат и случаите, в които предупредителният светофор, даващ показания по скоростната сигнализация, е поставен пред проходен светофор на блок-пост (в междугарията Твърдица - Шивачево, Зверино - Мездра-юг, Българово - Айтос) или автоматичен разделен пост (АРП Хумата), или разделен пост само с проходен светофор (РП Струя).

В действащата сега Наредба №58 изобщо няма описан проходен светофор на автоматичен разделен пост или на блок-пост в междугарията, въпреки че такива

светофори има на няколко места по ЖП мрежата. Това ги оставя правно "висящи", без никакъв регламент какви сигнали се подават с тях и какво е показанието им, когато АБ е в обратното направление (де факто се прилага правилото за АБ с проходни сигнали и те са неосветени, заедно с предупредителните им светофори). Предложените промени в чл. 353 регламентират съществуването на такива светофори, наличието на предупредителни светофори пред тях и изчистват правната празнина между тях и правилата за АБ със и без проходни сигнали.

Предложената промяна в текста на сегашната ал. 4 (нова ал. 6) регламентира възможността разделните постове да имат както входни и изходни светофори (когато същите са запазени от бившата гара), така и единични проходни светофори (както са в момента АРП Хумата и РП Струя). Сегашният текст изисква всички разделни постове да имат както входни, така и изходни светофори, което не винаги е така, а и не е необходимо. В същото време, РП Струя има и стрелково развитие, но само проходни светофори, чиито показания са идентични с тези на изходните светофори по скоростната сигнализация.

**Автор:** Тодор Чолаков (12.06.2023 13:37)

Отмяна на предупредителните и двукрилните входни семафори, каквито вече не съществуват.

Отменят се: чл. 480, чл. 481, ал. 1 и 3, чл. 482, ал. 2, 3 и 4, Приложение №51 с фиг. 266-269, в Приложение №52 фиг. 276-284.

Мотиви:

В чл. 202 от Инструкцията за сигнализацията от 1992 г семафорите не са описани, като е записано, че до 1995 г трябва да се заменят със светофори, а дотогава ще важат предишните разпоредби. Впоследствие семафорите действително са премахнати по всички линии с нормално междурелсие, но по теснопътната линия Септември - Добиринище са останали няколко гари, които имат само еднокрилни входни семафори без предупредителни и затова в Наредба №58 семафорите са повторно описани. Така се оказва, че са описани предупредителни и двукрилни входни семафори, които реално не съществуват по цялата ЖП мрежа още преди издаването на Наредба №58, но въпреки това се налага изучаването им и същите са включени в изпитните тестове.

**Автор:** Тодор Чолаков (12.06.2023 12:51)

Правила при неосветена долна табела на комбинирания входен светофор.

1. В чл. 292, ал. 1 в края, след думите "заповед за спиране" точката се заменя със запетая и се добавя "с изключение на случаите по чл. 327, ал. 6."

2. В чл. 327 се създава нова ал. 6: Когато при разрешително показание на горната табела, долната е неосветена, движението е разрешено със скорост според показанието на горната табела, но с готовност за спиране пред изходния светофор.

Мотиви:

Липсата на регламент за поведение при неосветена долна табела поражда спорове и конфликти между служителите. Тълкувайки буквално нормата на чл. 292, неосветяването на долната табела на комбинирания входен светофор е неясно

показание, защото в чл. 327 не е описан разрешителен сигнал с неосветена долна табела, вследствие на което показанието на светофора се превръща в несъществуващо. В същото време, някои служители считат долната табела за отделен предупредителен светофор, който може да се разглежда независимо от входния (горната табела) и приглат чл. 316, ал. 1. Предложената промяна изчиства това двусмислие и предотвратява конфликтите при повреда или изгаряне на лампа на долната табела, което води до неосветяването ѝ, но показанието на горната табела остава.

**Автор:** Васил Бозаджиев (10.06.2023 17:48)

Коментар по направеното предложение за допълнение на Наредба № 58 от 2.08.2006 г.-4

### **5 Съображение**

В Мотивите е записано: „Нормите за проектиране на пътни и железопътни тунели, утвърдени със заповеди № РД-08-139 от 4.05.1988 г.“ има остарели изисквания по отношение на използваните материали“

Това несъответствие би могло да се поправи чрез изменение и допълнение на нормите, така както беше направено с изменение № 5 на „Норми за проектиране на бетонни и стоманобетонни конструкции“, утвърдени със Заповед № РД-02-14-257 от 30.XII.1986 г.

### **6 Съображение**

В Нормите за проектиране на пътни и железопътни тунели, утвърдени със заповеди № РД-08-139 от 4.05.1988 г. има редица изисквания, които касаят безопасността и конструктивната сигурност на тунелите и те не трябва да се премахват без да се приемат нови, които да ги заместят. . Като пример могат да се дадат следните изисквания:

- В Нормите има изискване за изграждане на ниши, които служат за укриване на служебни лица, които се намират в тунела при преминаване на влак. Това не се изисква за пътни тунели, но присъства в нормативните документи за ЖП тунели на повечето европейски държави;

- В Чл.62. се поставят изисквания за тунелите изграждани в земетръсни райони. В ал.2 е записано: „При сеизмичност 8 ст. и повече се предвижда затворена облицовка (с обратен свод) без стави.“ Това изискване е в пълно съзвучие с изискванията на Еврокод за осигуряване на сградите и съоръженията при сеизмични въздействия чрез използване на статически неопределими конструкции.

### **7 Съображение**

В проекта на Наредба за допълнение на Наредба № 58 не се решават проблемите, които ще възникнат след фактическата отмяна на Нормите за проектиране на пътни и железопътни тунели, утвърдени със заповеди № РД-08-139 от 4.05.1988 г. на министъра на транспорта и № РД-02-14-107 от 4.05.1988 г. на председателя на Комитета по териториално и селищно устройство.

**Автор:** Васил Бозаджиев (10.06.2023 17:48)

Коментар по направеното предложение за допълнение на Наредба № 58 от 2.08.2006 г.-3

4 Съображение

Не е случайно, че съществуващите норми „Норми за проектиране на пътни и железопътни тунели, утвърдени със заповеди № РД-08-139 от 4.05.1988 г.“ правят разграничение между пътните и железопътните тунели. При двата вида тунели има различни изисквания произтичащи от тяхната функция и отменянето на специфичните изисквания за железопътни тунели ще доведе до пропуски при проектирането и изграждането им.

В Мотивите е записано:

„От друга страна в действащия понастоящем нормативен акт за железопътни тунели - Норми за проектиране на пътни и железопътни тунели от 1988 г., редица положения (включително цели глави и раздели) са разработвани с данни от 70-те години на миналия век, както следва:

- габарит;
- тунелни изчисления (методи и теоретични предпоставки, софтерни продукти) и оразмерявания (подвижен товар и геоложки и сеизмични въздействия);
- методи и технологии за строителство (предварително укрепване, конструкция на първична и вторична облицовка);
- материали (клас на бетона, армировката, и стоманените профили, спецификации на хидроизолациите и др.);
- водоотводни съоръжения (канавки и дренажи, екологични изисквания);
- експлоатационни системи (горно строене на железния път, електрозахранване, вентилация, осветление, сигнализация и контрол);
- изисквания за безопасност и оценка на риска. „

Не е ясно как прилагането на Наредба № РД-02-20-2 от 21.12.2015 г. за технически правила и норми за проектиране на пътни тунели (обн., ДВ, бр. 8 от 2016 г.) ще реши проблемите с:

- габарит на ЖП тунелите;
- натоварване от подвижен състав;
- отводняване на тунела;
- експлоатационни системи (горно строене на железния път, електрозахранване, вентилация, осветление, сигнализация и контрол);
- изисквания за безопасност и оценка на риска.

Всички тези изисквания са коренно различни при пътните и при железопътните тунели.

**Автор:** Васил Бозаджиев (10.06.2023 17:47)

Коментар по направеното предложение за допълнение на Наредба № 58 от 2.08.2006 г.-2

## **2 Съображение**

В Мотивите към предложените изменения е записано:

„При проектирането и изпълнението на тунелите се срещат значителни затруднения, свързани с остарялата нормативна уредба.“

Никъде не е записано от какво естество са тези проблеми и по какъв начин те възпрепятстват проектирането и изграждането на ЖП тунели. Наличието на такъв анализ ще позволи да се направят изменения и допълнения в съществуващата нормативна база, която да бъде използвана до изработването на нова.

## **3 Съображение**

В Мотивите се прави констатацията:

„Установено беше, че въпреки стратегията и плановете за развитие на скоростната и високоскоростната европейска железопътна мрежа, изискваща изграждането на все повече съоръжения, в това число и тунели, понастоящем не са налични европейски стандарти за проектиране на тунели. В страните от Европа се използват основно национални нормативни актове и такива на възложителите (управители на транспортна инфраструктура, органи от минната промишленост, водоснабдяването и канализацията и др.). При изчисляването, конструирането и оразмеряването се прилагат Еврокодове, чийто първоначален обхват не включва проектирането на тунели.“

Записаното тук е общоизвестен факт и не е ясно как той е основание за отмяна на съществуващите нормативни документи без създаване на заместващи такива по подобие на останалите страни от Европа. Не е нормално да се изчаква „разработването на Еврокод, касаещ тунелните конструкции“ като се оставя празнота в нормативната база.

**Автор:** Васил Бозаджиев (10.06.2023 17:46)

Коментар по направеното предложение за допълнение на Наредба № 58 от 2.08.2006 г.

Направеното предложение за допълнение на Наредба № 58 от 2.08.2006 г. за правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт е прибързано и не е коректно. С цялостната отмяна на „Норми за проектиране на пътни и железопътни тунели“ не решават коректно никакви проблеми, а създава вакуум в нормативната уредба.

### **1 Съображение**

Смятам, че приетия подход за отмяна на съществуващ нормативен документ без да се предлага алтернатива е напълно неправилно. Правилният подход е да се създаде нова съвременна нормативна база и едновременно с нейното приемане да се отмени старата такава. Този подход беше приложен при създаването на „Наредба № РД-02-20-2 от 21 декември 2015 г. за технически правила и норми за проектиране на пътни тунели„. Същият подход можеше да бъде приложен още преди 10 години от заинтересованите държавни организации по отношение на нормите за ЖП тунели. Ако се налагат спешни корекции на действащите в момента норми и наредби, то това може да стане чрез изменения и допълнение в тях и същевременно да се възложи изготвянето на изцяло нова нормативна база.

Липсата на нормативна база противоречи на изискванията на ЗУТ. Оценката на съответствието на проекта е задължителен за всички строежи от първа до трета категория и е задължителна предпоставка за издаване на Разрешение за строеж: Чл. 142. (Изм. - ДВ, бр. 65 от 2003 г.) (1) Инвестиционните проекти подлежат на съгласуване и одобряване и са основание за издаване на разрешение за строеж. (4) (Изм. - ДВ, бр. 101 от 2015 г.) Всички части на инвестиционните проекти, които са основание за издаване на разрешение за строеж, се оценяват за съответствието им с основните изисквания към строежите.

(5) Оценката обхваща проверка за съответствие със:

З. (изм. - ДВ, бр. 101 от 2015 г., изм. - ДВ, бр. 16 от 2021 г.) изискванията на нормативните актове по всяко от основните изисквания към строежите по чл. 169, ал. 1 и изискванията по чл. 169, ал. 3;

7. (изм. - ДВ, бр. 82 от 2012 г., в сила от 26.11.2012 г.) други специфични изисквания към определени видове строежи съгласно нормативен акт, ако за обекта има такива;  
10. (нова - ДВ, бр. 62 от 2015 г., в сила от 14.08.2015 г.) изискванията за предотвратяване на големи аварии с опасни вещества и ограничаване на последствията от тях за човешкото здраве и околната среда по глава седма, раздел I от Закона за опазване на околната среда.

Ако Нормите за проектиране на пътни и железопътни тунели бъдат отменени изцяло, не е ясно въз основа на какво ще се извършва оценка на съответствието.

**Автор:** Денис Григоров (09.06.2023 11:15)

Сверка на часовниците

Чл. 218, ал 4 „(???. - ??, ?? 43 ?? 2009 ?, ? ??? ? 10.09.2009 ?.) ?????????? ?? ?????? ?????????? ?? ?????????? ? ?????????????? ?? ??, ?????????? ?? ?????????????? ?? ?????????????? ?????????????????? ? ? ?????? ??? ? ?????????????? ?????????????? ? ?????????? ??????????, ?? ??? ?????? ?????????? ?????? (???????????? ? ??????) ????? ?????????????? ?????????????? ?? ?????????????? ?? ?????????????? ?????????????????? ?????????????????? ?? ??? ?????????????? (????????) ?? ?????????????? ?????????????????? ?? ?????????????? ?? ?????????????? ?????????????????? ?????????????????? ??????????????????, ??? ??? ?????????????? ??? ?? ?????? ??? ? ?????????????????? ?????? ? ?????????????????? ?????????????? ??? ??? GPS ?? ?????????????? ?????????????????? ?????? ?? ?????????????????????? ?????????? ? ????? 54-59 ?? ?????? ??? „????? ? ?????????????“, ?? ??? ? ?????????????????? ?????????? ?????? ?? ?????????? ??????????, ?? ? ?????? ?? ? ?????? ?????????? ?? ??? ? ?????????????? ??????????.

**Автор:** Денис Григоров (09.06.2023 11:14)

Пътен лист на локомотива

В чл. 192, ал. 2, т. 3 „пътен лист на локомотива“ да придобие вида „пътен лист на хартиен или електронен носител (специализирано приложение за отчитане на работното време и извършената влакова и/или маневрена работа) на локомотива“. С напредването на технологиите някои превозвачи в допълнение на хартиения екземпляр на пътния лист използват и мобилни приложения за отчитане на работата на локомотива и локомотивния машинист (локомотивната бригада). Това обезмисля едновременното водене на „хартиен и електронен пътен лист“. Да се даде възможност за изцяло електронно отчитане на работата на локомотива и обслужващата го бригада, като отпадне необходимостта и от воденето на хартиен екземпляр на „пътния лист“.

В тази връзка в Чл. 216, ал. 1, т.1 „пътен лист на локомотива съгласно приложение №8“ да добие вида „пътен лист на локомотива съгласно приложениет №8 на хартиен носител или електронно приложение за отчитане работата на локомотива и локомотивната бригада“.

**Автор:** Денис Григоров (09.06.2023 11:14)

Свидетелство за заемане на длъжност

В чл. 19 ал. 1, т. 1 текстът „носят свидетелството си за заемана на длъжност, удостоверение за положен изпит и определените им сигнални принадлежности“ да отпадне свидетелството за заемане на длъжност и удостоверението за положен изпит като се замени с текста „носят допълнителното удостоверение указващо инфраструктурата, в която е разрешено машинистът да управлява и подвижният състав, който е разрешено машинистът да управлява в съответствие с Директива 2007/59/ЕО и приложението национално законодателство и определените им сигнални принадлежности“, тъй като това удостоверение се издава от железопътното предприятие и в него се намира информация за мястото на работа на служителя, положените изпити по националните правила за безопасност и положените изпити за граничните преходи, както и информацията за подвижният състав, който може да бъде управляван. Това обезмисля наличието на отделно свидетелство за заемане на длъжност и отделно удостоверение за положен изпит по нар. 5б.

## История

**Начало на обществената консултация - 30.05.2023**

**Приключване на консултацията - 13.06.2023**

**Справка за получените предложения**

Справка или съобщение.