



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

[линк към консултацията](#)

**Информация**

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

**Номер на консултация:** #7591-K

**Област на политика:** Архив - Транспорт

**Тип консултация:** Акт на министър

**Вносител:** Министерство на транспорта и съобщенията

**Тип вносител:** 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 13:36)

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:** Вълчо Вълчев (10.06.2023 21:53)

Относно: МОТИВИ за съкращаване срока за обществено обсъждане на Наредбата за допълнение на Нар. № 58

Изложените мотиви за съкращаване на срока за обществено обсъждане на Наредбата за допълнение на Наредба № 58 пораждаат следните въпроси:

Казва се, че 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 с обща дължина над 24 км, като най-големият ще бъде с дължина 6,7 км. Ако тези тунели имат строителни разрешения и са вече в процес на строителство, въз основа на какви нормативни изисквания са изготвени проектите и е извършена оценката за съответствие? Изготвени ли са изобщо проектите в съответствие с

действащите, в периода на проектиране, нормативни изисквания (Норми за проектиране на пътни и железопътни тунели от 1988г.) за железопътни тунели?

Твърди се, че Норми за проектиране на пътни и железопътни тунели са изключително остарели, тъй като са приети през 1988 г. Това едва ли може да се приеме като мотив, без сериозна обосновка, каквато в случая липсва.

Ако споменатите в мотивите голям брой тунелни съоръжения с обща дължина над 24 км имат одобрени проекти, ще се наложи ли след одобрение на предложените в Наредба 58 изменения да се направи проверка за съответствие и евентуално актуализация на одобрените вече проекти? Освен това, по коя нормативна уредба (кои нормативни документи) ще се извършват актуализацията и оценката на съответствие?

В България има Камара на инженерите в инвестиционното проектиране (КИИП) от почти 20 години, в която членуват повече от 10000 проектанти. Предлаганите изменения на нормативни документи, свързани с проектиране, пряко засягат работата на членовете на КИИП. Извършено ли е предварително съгласуване на предлаганите изменения с КИИП? Ако е извършено такова, редно е да се приложи (публикува) и становището на КИИП.

**Автор:** Боби Христов (06.06.2023 13:42)

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

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 не е коректно по няколко съображения:

#### 1 Съображение:

Нормативния документ, който регламентира изискванията за проектирането и строителството на железопътни тунели не е Наредба № 58, а е Наредба № 55 от 29 януари 2004 г. за проектиране и строителство на железопътни линии, железопътни гари, железопътни прелези и други елементи от железопътната инфраструктура (Наредба № 55). Тази наредба е издадена на основание чл. 30, ал.1 на Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ) и гласи:

**Чл. 30. (1) Проектирането и строителството на железопътни линии, железопътни гари и други обекти и съоръжения от железопътната инфраструктура, както и на железопътните прелези се извършват при условия и по ред, определени в наредба на министъра на регионалното развитие и благоустройството и министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.**

Член 30 е от Раздел II **Изграждане, поддържане, развитие и експлоатация на железопътната инфраструктура на Глава втора ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА** на ЗЖТ, докато наредбата, чието приложение за допълнение е предмет на публично обсъждане е издадена на основание чл. 115 на ЗЖТ и гласи:

**Чл. 115.** *Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията с наредба определя правилата за **техническата експлоатация**, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт.*

Член 115 е от **Глава шеста ОСНОВНИ ПРАВИЛА ЗА ДВИЖЕНИЕ НА ВЛАКОВЕТЕ** на ЗЖТ, която регламентира изисквания с различна нормативна насоченост, от тези за проектиране и строителство на железопътни тунели.

Коректно би било да се направи изменение и допълнение в Наредба № 55.

### 2 Съображение:

По отношение на предложението **за отмяна на 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 (описано в § 2 на проекта за Наредба за допълнение на Наредба №58), би се получило противоречие, защото същите оставят валидни на основание чл. 167 на Наредба № 55, който гласи:

*Чл. 167. Проектирането и строителството на железопътните тунели се извършва в съответствие с изискванията за движението на влаковете, сигурността и експлоатационната им надеждност **и Нормите за проектиране на пътни и железопътни тунели, шифър 2.06.05, издадени през 1988 г. от Комитета по териториално и селищно устройство при МС (необн.).***

(„Нормите за проектиране на пътни и железопътни тунели, шифър 2.06.05, издадени през 1988 г. от Комитета по териториално и селищно устройство при МС“ са идентични 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“)

Коректно би било да се измени и допълни чл. 167 на Наредба № 55, вместо да се създава нова аленя в чл. 21 на Наредба № 58.

### 3 Съображение:

Извадковото прилагане на конкретни глави и раздели от Наредба № РД-02-20-2 от 21.12.2015 г. за технически правила и норми за проектиране на пътни тунели, крие сериозни рискове при реализацията на цялостното проектиране на железопътен тунел. Нормативния документ само в неговата цялост може да покрие специфичните интерфейси по отношение на всички изисквания. С отмяната на Нормите за проектиране на пътни и железопътни тунели (от 1988 г.) не става ясно на какви изисквания трябва да отговарят останалите компоненти на железопътния тунел и най-вече специфичните железопътни аспекти.

Коректно би било, с наредбата да се регламентират изисквания за процедиране по незасегнатите компоненти на железопътния тунел. Вероятно е възможно на

Управителя на инфраструктурата (НКЖИ) да се предоставят правомощия по издаване на инструкции или правила с които да се запълнят нужните изисквания за проектиране и изграждане на железопътни тунели.

#### *4 Съображение:*

В проекта на Наредба за допълнение на Наредба № 58 не са определени срокове за влизане в сила. Коректно би било да се регламентират условия по отношение на започнало и завършило проектиране на железопътни тунели, както и на процедури по възлагане и възложени проекти за изпълнение.

## История

**Начало на обществената консултация - 30.05.2023**

**Приключване на консултацията - 13.06.2023**

**Справка за получените предложения**

Справка или съобщение.