

ОДОБРЯВАМ: *Заличено на основание
Регламент (ЕС) 2016/679*

инж. Красимир Папукчийски
*Генерален директор на Държавно предприятие
„Национална компания Железопътна инфраструктура”*

П Р А В И Л А

за

**техническа експлоатация на железопътната
инфраструктура на Държавно предприятие
„Национална компания Железопътна
инфраструктура”
(ДП НКЖИ)**

2019 год.

ЧАСТ ПЪРВА
ОСНОВНИ ТЕХНИЧЕСКИ И ЕКСПЛОАТАЦИОННИ ИЗИСКВАНИЯ
КЪМ ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА ДП НКЖИ

Глава първа
ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

Чл. 1. (1) Тези правила уреждат основните технически и функционални изисквания за експлоатация, ремонт, текущото поддържане, преустройство, обновяване, модернизация и приемане и въвеждане на обектите стопанисвани от Държавно предприятие Национална компания железопътна инфраструктура (ДП НКЖИ).

(2) С тези правила се регламентират и основните задължения на длъжностните лица, имащи отношение по ремонта, поддръжката и експлоатацията на обектите.

Чл. 2. Изискванията на правилата се прилагат и с цел облекчаване използването на железопътните (жп) съоръжения на ДП НКЖИ от лица с увреждания и лица с намалена подвижност.

Чл. 3. Разпоредбите на тези правила са задължителни за всички длъжностни лица на ДП НКЖИ, както и тези на други лица, извършващи дейностите по чл. 1.

Чл. 4. Дейностите, извършвани в зоната на ограничителната строителна линия и в зоната на отчуждение на ДП НКЖИ, се извършват в съответствие с изискванията на действащите нормативни актове и по реда на тези правила.

Чл. 5. (1) ДП НКЖИ стопанисва и управлява предоставените ѝ със Закона за железопътния транспорт обекти от железопътната инфраструктура и имущества - публична и частна държавна собственост.

(2) Обектите стопанисвани от ДП НКЖИ са:

1. Земята в зоната на отчуждение на ДП НКЖИ;
2. Сградите и съоръженията за осъществяване на дейностите по превоза на пътници, товари със влак или маневра по железопътната инфраструктура и друга експлоатационна дейност;
3. Железният път и съоръженията му;
4. Съоръженията за осигуряване на електроенергия за тяговия подвижен железопътен състав и електрозахранване на обектите на железопътната инфраструктура;
5. Устройствата на осигурителната техника (ОТ) и телекомуникациите;
6. Подвижният железопътен състав - тягов и без собствена тяга, за собствени технологични нужди;
7. Подвижният железопътен състав и други средствата за възстановителна дейност.

(3) Съоръженията, устройствата и подвижния железопътен състав трябва да отговарят на изискванията за осигуряване на непрекъснатост, безотказност и безаварийност при осъществяване на превозния процес.

Чл. 6. Работещите със средствата за железопътна дейност са длъжни правилно да ги стопанисват, като им осигуряват дългосрочна, безотказна и безопасна работа и опазват околната среда.

Чл. 7. Длъжностните лица на ДП НКЖИ изпълняващи дейности по техническата експлоатация и безопасността на превозите, трябва да притежават нужната правоспособност и притежават свидетелство за заемане на длъжност.

Чл. 8. (1) При съоръженията, устройствата и системите, свързани с безопасността на движението, а така също и в помещенията, откъдето се управляват тези устройства, се допускат и работят само длъжностните лица, които притежават нужната правоспособност и носят свидетелството си за заемане на длъжност, удостоверение за положен изпит съгласно Наредба № 56 от 14.02.2003 г. за изискванията, условията и реда за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност, изисквана от персонала, отговорен за безопасността на превозите с железопътен транспорт, или признаване на такава правоспособност и реда за провеждане на проверочните изпити на лицата от персонала, отговорен за безопасността на превозите (Наредба № 56) и са на дежурство.

(2) По време на обучение и провеждане на изпит за работа със съоръженията, устройствата и системите обучаемите или изпитваните се допускат до работа с устройствата и системите под личния контрол и отговорност на дежурното длъжностно лице.

Чл. 9. Длъжностните лица притежаващи контролни функции проверяват състоянието на устройствата и системите в присъствието на дежурното длъжностно лице.

Чл. 10. Длъжностните лица са длъжни да познават съоръженията, устройствата и системите в района (участъка), в който извършват поддържане, експлоатация и контрол.

Чл. 11. В случай че дежурното длъжностно лице, изпълняващо дейности по управление движение на влаковете и маневрите, не е в състояние да изпълнява задълженията си и е застрашена сигурността на превозите, се разрешава на длъжностните лица, познаващи действието на устройствата и системите, да извършват затваряне на разрешаващите движение сигнали.

Чл. 12. (1) Обектите, съоръженията и устройствата на ДП НКЖИ се поддържат в постоянна изправност в съответствие с утвърдените технически изисквания и норми.

(2) Всяко съоръжение, устройство, механизъм и елемент на железопътната инфраструктура и подвижен железопътен състав на ДП НКЖИ трябва да има документация за изграждане, поддържане, ремонт и експлоатация.

(3) Реда за съхраняване и ползване на документациите по ал. 2 се определя от Генералния директор.

Чл. 13. (1) Отговорност за състоянието на съоръженията, устройствата и подвижния железопътен състав носят длъжностните лица, които са назначени да ги стопанисват, поддържат, непосредствено обслужват и ремонтират.

Глава втора ГАБАРИТ, ПРЕВОЗ НА НЕОБИЧАЙНИ ТОВАРИ

Чл. 14. (1) Строителният габарит на железопътната инфраструктура на ДП НКЖИ и габаритите на подвижния железопътен състав и натоварването, допуснати върху нея, трябва да са в съответствие с изискванията на Наредба № 58 за правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт (Наредба № 58), Техническите спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС).

(2) Конкретният строителен габарит и допустимото осно натоварване за железопътните участъци и линии на ДП НКЖИ, се утвърждават от Генералния директор, в съответствие с EN 15273-3 „Железопътна техника. Габарити. Част 3: Строителни габарити”, БДС EN 15528 „Железопътна техника. Категория на линиите за управление границата на натоварването при контакта между железопътното превозно средство и инфраструктурата”.

(3) Съществуващите съоръжения, устройства и обекти, които проникват в очертанията на утвърдения по ал. 2 габарит са извънгабаритни и се регистрират и документират от съответното регионално поделение за поддържане на железния път и съоръженията, сигнализацията и телекомуникациите, и електроразпределението. Данните се регистрират в Централно управление и се отразяват в регистъра на железопътната инфраструктура и в географска информационна система (ГИС).

(4) Конкретния строителен габарит и допустимото осно натоварване за железопътните участъци и линии на ДП НКЖИ, се контролира, измерва, поддържа и документира от длъжностните лица на съответните регионални експлоатационни поделение за поддържане на железния път и съоръженията, сигнализация и телекомуникациите, и електроразпределението.

Чл. 15. (1) По смисъла на тези правила превоз на необичайни товари са превозите на извънгабаритни и/или тежки товари и/или возила по железопътните линии на ДП НКЖИ.

(2) За извършване на превози на извънгабаритни и/или тежки товари и/или возила по железопътните линии на ДП НКЖИ, превозвачите подават информация за параметрите им до пет денонощия преди осъществяване на превоза.

(3) Превоза на извънгабаритни и тежки товари и возила се извършва по специални условия и маршрут за движението им, предписани от Генералния директор.

(4) Приемането и превоза на извънгабаритни и тежки товари и возила се извършва, съгласно изискванията, предвидени в правила на Генералния директор.

Чл. 16. Ръководителите на съответните регионални експлоатационни подразделения на: железния път, електроразпределение и за сигнализация и телекомуникация носят отговорност за състоянието и поддържането на строителния габарит и видимостта на сигналите в съответствие с изискванията на действащите нормативни актове и тези правила.

Чл. 17. (1) При извършване на преустройства, обновяване и модернизация по съществуващите жп линии на ДП НКЖИ, задължително се прилагат:

1. За железопътни линии със стандартно междурелсие 1435 мм - строителен габарит 1-СМ2, и строителен габарит, изчислен за кинематичен GC с коефициент на сигурност $k=3,0$ съгласно EN 15273-3;

2. За теснопътни железопътни линии - строителен габарит за железопътни линии с междурелсие 760 мм.

(2) Допуска се устройства, предназначени за непосредствено взаимодействие с подвижен железопътен състав (контактния проводник, вагонозадържатели в работно състояние и други), да проникват в строителния габарит, при условие че не застрашават безопасността на превозите.

(3) Временно ограничаване на строителния габарит на железопътната инфраструктура на ДП НКЖИ, за всеки конкретен случай се разрешават със заповед на Генералния директор.

(4) Съществуващите съоръжения и устройства, които проникват в очертанието на строителния габарит, се сигнализират съгласно Наредба № 58, от съответно експлоатационно регионално отделение, което ги стопанисва.

Чл. 18. (1) При строителство, ремонт и поддържане на железопътната инфраструктура се допуска проникване на устройства, машини и материали в строителния габарит при спазване на изискванията за осигуряване на безопасност на превозите съгласно Наредба № 58 и тези правила.

(2) При нерегламентирано проникване в очертанията на строителния габарит в следствие на природни бедствия и/или аварии, железопътни или пътни произшествия, действия на външни лица и други, условията за експлоатация на конкретния участък се определят от ръководителя на съответното експлоатационно регионално отделение, което ги стопанисва.

Чл. 19. (1) Всички минимални странични свободни пространства и светли височини над главата на релсата, разстояния между осите на съседни коловози на междугарие и в гаров район и между осите на съседни коловози при дистанционните указатели, габаритни разстояния при перони, рампи и бордюрни камъни при железопътните разтоварища, като и всички основни габаритни изисквания по отношение на елементите на контактната мрежа и при пресичания от въздушни и кабелни линии, тръбопроводи, канализации и други по железопътната инфраструктура на ДП НКЖИ се поддържат в съответствие с проектната документация и изискванията на Наредба № 58. При изисквания по ТСОС, заложиени в проекта, те се поддържат в съответствие с тях.

(2) При определяне широчината на пероните по новостроящи се железопътни линии задължително се осигурява и широчина за опасна зона, която да указва площта, в която не се допуска присъствието на пътници и

служители при движение на влакове по отстоящия до тях коловоз. За перони между два коловоза се осигурява широчина за опасна зона към всеки коловоз.

(3) Границата на опасната зона на перона трябва да бъде означена с визуални и тактилни предупредителни означения с минимална ширина 100 мм. Ръба на перона трябва да е осигурен с предупредителна линия с минимална ширина 100 мм, изградена от противоплъзгащ и контрастиращ цветово материал. Ширината на предупредителните означения, разграничаващи използваемата част на перона от опасната зона, не се включват в ширината на опасната зона.

(4) Ширината на опасната зона на перони с номинална височина 550 и 760 мм, мерена от ръба на перона към вътрешността му, се определя в зависимост от проектната скорост за движение на влаковете по нови и/или модернизирани железопътна линия, както следва:

- за скорости по-големи или равни на 160 км/ч – ширината на опасната зона се изчислява в конкретния проект, но не се допуска да е по-малка от 800 мм;

- за скорости по-големи или равни на 120 км/ч – ширината на опасната зона се изчислява в конкретния проект, но не се допуска да е по-малка от 700 мм;

- за скорости под 120 км/ч – ширината на опасната зона се изчислява в конкретния проект, но не се допуска да е по-малка от 650мм.

Глава трета

ПРЕСИЧАНЕ И ПРЕМИНАВАНЕ ПРЕЗ ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ ЛИНИИ НА ДП НКЖИ

Чл. 20. (1) Пресичания са всички контактни точки между зоната на отчуждение на железопътната инфраструктура на ДП НКЖИ с обекти, съоръжения или елементи на друга техническа инфраструктура.

(2) Пресичанията на железопътните линии на ДП НКЖИ се осъществяват на определените за тази цел места.

(3) Пресичанията на железопътните линии на ДП НКЖИ са:

1. Пресичанията с други железопътни и трамвайни линии;

2. Пресичанията със съоръжения от техническата инфраструктура – метрополитен, надлези, подлези, напоителни и други канали, водопроводи, канализации, кабелни електропроводни линии, въздушни електропроводни линии, проводни линии за телекомуникации, въжени линии и други надземни и подземни устройства;

3. Пресичанията с пътища, улици, пешеходни пътеки и алеи за велосипедисти на едно ниво – железопътни прелези;

4. Пресичанията с път за вътрешен служебен транспорт в гарите, както и пътеките за преминаване на пътници през коловозите в гарите и спирките;

5. Пресичанията с пътища в железопътни терминали, товарни, технологични и други площадки.

Чл. 21. (1) За всички пресичания на железопътни линии на ДП НКЖИ с обекти от техническата инфраструктура се води регистър съдържащ:

1. Досие на пресичането съдържащо техническа документация;
2. Актовете по разрешаването и съгласуването му;
3. Информация за настъпили промени по пресичанията – реконструкции, ремонт и повреди;
4. Информация за собственика и ползвателя на съответната техническа инфраструктура.

(2) Редът за водене на регистъра по ал. 1 се определя от Генералният директор.

(3) Определени длъжностни лица от съответните регионални поделения за: железния път и съоръженията, електроразпределение и за сигнализация и телекомуникации при извършване на преглед и надзор на железопътните линии следят за състоянието и настъпили промени на обектите пресичащи железопътната инфраструктура.

Чл. 22. (1) Всички нови пресичания по чл. 20, ал. 3, т.т. 1, 2 и т. 3 се извършват след разрешение на Министъра на МТИТС.

(2) Техническите проекти за извършване на нови пресичания по ал. 1, както и при реконструкция на съществуващи пресичания на железопътните линии на ДП НКЖИ се съгласуват от Генералния директор.

(3) Пресичания по чл. 20, ал. 3, т. 4 и т. 5 се определят в конкретните проекти за съответния обект. Поддържането и експлоатацията им се определя в технологията за работа на съответния обект (експлоатационен пункт).

Чл. 23. (1) Преминаванията на извънгабаритни пътни транспортни возила и товари с обща височина над 4,5 m през електрифицирани железопътни линии и/или жп прелези на ДП НКЖИ, както и преминаването на пътни транспортни возила със свръхтежки товари предварително се съгласува с Управителя на железопътната инфраструктура.

(2) Исканията за преминаване на извънгабаритни пътни транспортни возила и товари с обща височина над 4,5 m през електрифицирани железопътни линии и/или жп прелези на ДП НКЖИ, както и исканията за преминаване на пътни транспортни возила със свръхтежки товари се отправят до Генералния директор.

(3) За всяко преминаване по ал. 2 ДП НКЖИ разработва технология и я представя на лицето по искането.

(4) С исканията по ал. 2 се представят:

1. Актовете, с които е съгласувано преминаването;
2. Всички габарити на пътно транспортното возило или возилата с товара им и/или схема на натоварването по оси;
3. Място, дата и други данни имащи отношение по преминаването.

(5) Генералният директор утвърждава типови технологии за преминаване на извънгабаритни пътни транспортни возила и товари с обща височина до 5,5 m, разработени от поделение „Железен път и съоръжения” (ЖПС) и

съгласувани с поделение „Управление движението на влаковете и капацитета” (УДВК), поделение „Електроразпределение”, поделение „Сигнализация и телекомуникации” (СТ) и инспекция “Безопасност на превозите” (БП).

(6) За преминаване на извънгабаритни пътни транспортни возила и товари с обща височина над 5,5 м, когато не се налага извършване на демонтаж на съоръжения и/или елементи от железопътната инфраструктура и/или монтаж на допълнителни елементи за усилване на прелезната настилка и в зависимост от графика за движение на влаковете, категорията на линията и местните условия, до пет работни дни от постъпване на искането се разработва технология за конкретното преминаване, одобрена от Генералния директор, и се уведомява лицето по искането.

(7) За извънгабаритни пътни транспортни возила и товари с обща височина над 5,5 м или возила с такива габарити и/или натоварване, преминаването, на които налага извършване на демонтаж на съоръжения и/или елементи от железопътната инфраструктура и/или монтаж на допълнителни елементи за усилване на прелезната настилка, в зависимост от графика за движение на влаковете, категорията на линията и местните условия, до един месец от постъпване на искането се разработва технология за конкретното преминаване, одобрена от Генералния директор, и се уведомява лицето по искането.

(8) За преминаване на извънгабаритни пътни транспортни возила и товари и такива със свръхтежки товари през железопътните линии на ДП НКЖИ, извън регламентираните за това места се изготвят индивидуални проекти, съгласувани по реда на действащите нормативни актове.

(9) Направените от ДП НКЖИ разходи за дейностите по преминаването, са за сметка на лицето, което го е поискало.

(10) Всяко договорено пресичане се регламентира със заповед на Генералния директор, която определя:

1. Датата и часа за извършване на преминаването;
2. Отговорните длъжностни лица от съответните поделения ЖПС, УДВК, Електроразпределение и СТ, притежаващи съответната правоспособност, задължени с осигуряване на прекъсване на движението по железния път и енергозахранването на контактната мрежа, сигнализацията и телекомуникациите, както и тяхното възстановяване след това.
3. Отговорно длъжностно лице за осъществяване на оперативна връзка с искания преминаването.
4. Задълженията на лицето, искащо преминаването.
5. Максималната скорост на пътното превозно средство при преминаването.

Чл. 24. (1) Не се допуска:

1. Навлизането в сервитута и нарушаването на строителния габарит на железопътната инфраструктура на ДП НКЖИ, както и преминаването през железопътните линии на пътни превозни средства и пешеходци, както и прекарването на животни, извън определените за това места;

2. Преминаването през коловозите и стрелките на експлоатационните пунктове на ДП НКЖИ извън местата, определени за обслужване на пътници, без конкретно разрешение за това.

3. Движението на пътници и други външни лица, както и оставянето на багажи и други вещи, извън зоните и местата в експлоатационните пунктове на ДП НКЖИ, определени за обслужване на пътници.

4. Нарушаването на строителния габарит на железопътната инфраструктура на ДП НКЖИ, при извършване на строително-монтажни работи, ремонти и поддържане, без конкретно разрешение за това.

5. Навлизането в строителния габарит на ДП НКЖИ на части от постройки, съоръжения, гарови инсталации, устройства, материали, машини, растителност и други с изключение на устройствата по чл. 34, ал. 2 от Наредба № 58;

6. Навлизането, оставянето и движението на подвижен железопътен състав по железопътната инфраструктура на ДП НКЖИ с нарушени габарити и габарити на натоварването, освен в случаите, когато има специално разрешение за това.

(2) Изключения от забраните по ал. 1 се допускат след разрешение от управителя на железопътната инфраструктура за всеки конкретен случай.

(3) При разполагане на елементи от железопътната инфраструктура в близост до пътната инфраструктура се спазват изискванията съгласно „Указания за изискванията при успоредно разположение на жп линии и автомобилни пътища” утвърдена от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

Глава четвърта

ОСНОВНИ ОБЕКТИ, СЪОРЪЖЕНИЯ И СИСТЕМИ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА ДП НКЖИ

Чл. 25. Основните обекти, съоръжения и системи на железопътната инфраструктура на ДП НКЖИ са:

1. Железен път.

2. Съоръженията и устройствата на осигурителната техника и телекомуникациите.

3. Съоръженията и устройствата на системите за електроснабдяване.

4. Съоръженията, устройствата и сградите, необходими за осъществяване на пътническата, товаро – разтоварна и друга експлоатационна дейност.

Чл. 26. (1) Железен път е техническо съоръжение, състоящо се от горно и долно строене.

(2) Дейностите по строителство, реконструкция, ремонт и поддържане на железния път на ДП НКЖИ се извършват и контролират от регионалните поделения за железния път и съоръженията, в съответствие с действащите нормативни актове в състояние, осигуряващо безопасно и непрекъснато

движение на влаковете и маневрите по железопътните линии на ДП НКЖИ с установените скорости.

Чл. 27. (1) Системите за електроснабдяване включват обектите, съоръженията и устройствата за тягово и нетягово електроснабдяване на ДП НКЖИ, включително и всички стационарни съоръжения за захранване на влаковете от еднофазни мрежи. Системите се състоят от: тягови подстанции, секционни постове, трафопостове.

(2) Дейностите по строителство, реконструкция, ремонт и поддържане на системата за тягово електроснабдяване на ДП НКЖИ се извършват и контролират от поделение Електроразпределение и регионалните поделения за електроразпределение, а нетягово електроснабдяване в поделение СТ, в съответствие с действащите нормативни актове в състояние, осигуряващо безопасно и непрекъснато движение на влаковете и маневрите с установените скорости по железопътните линии на ДП НКЖИ.

Чл. 28. (1) Осигурителната техника на ДП НКЖИ е съвкупност от устройства и системи, които осъществяват контрол, дистанционно управление и зависимост на сигналите, контролираните участъци, стрелките и прелезните устройства, АЛС/ETCS, осигуряващи безопасност при движение в експлоатационните пунктове и междугарията.

(2) Телекомуникациите в ДП НКЖИ се осигуряват чрез проводни и радио връзки.

(3) Дейностите по строителство, реконструкция, ремонт и поддържане на осигурителната техника и телекомуникациите на ДП НКЖИ се извършват и контролират от регионалните поделения за сигнализация и телекомуникации, в съответствие с действащите нормативни актове в състояние, осигуряващо безопасно и непрекъснато движение на влаковете и маневрите по железопътните линии на ДП НКЖИ с установените скорости.

Чл. 29. (1) Съоръженията, устройствата и сградите, необходими за осъществяване на пътническата, товарна и друга експлоатационна дейност се изграждат в съответствие с изискванията на Наредба № 58, ТСОС, Наредба № 57 от 9 юни 2004 г. за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на европейския съюз (Наредба № 57), 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) и изискванията за безопасно и облекчено използването на железопътните съоръжения на ДП НКЖИ и подвижния състав от лица с увреждания и лица с намалена подвижност (ЛНП).

(2) Дейностите по ремонт, текущото поддържане, преустройство, обновяване и модернизация на обектите и съоръженията по ал. 1 се извършват и контролират от съответните регионални поделения за железния път и съоръженията, електроразпределение и за сигнализация и телекомуникации, в съответствие с действащите нормативни актове в състояние, осигуряващо безопасно и непрекъснато движение на влаковете и маневрите по железопътните линии на ДП НКЖИ.

Чл. 30. (1) Подвижният железопътен състав за собствени технологични нужди, както и подвижният железопътен състав и другите средства за възстановителна дейност на ДП НКЖИ, се поддържат, ремонтират и експлоатират от съответните поделения предприятия, в съответствие с действащите нормативни актове в състояние, осигуряващо безопасно и непрекъснато движение на влаковете и маневрите по железопътните линии на ДП НКЖИ с установените скорости.

ЧАСТ ВТОРА ЖЕЛЕЗЕН ПЪТ, СТОПАНИСВАН ОТ ДП НКЖИ

Глава пета ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

Чл. 31. (1) Железния път се шенира и репераира съгласно „Инструкция за шенаж и репераж на железния път” на ДП НКЖИ.

(2) Шенажа и репеража на железния път на ДП НКЖИ се изгражда, поддържа и ползва от регионалните поделения за поддържане на железния път и съоръженията с цел:

1. Изготвяне на проект за геометрията на железния път с цел следене и оптимизиране на съществуващите параметри на елементите му.

2. Координиране и километриране на проектната ос на железния път.

3. Изграждане на постоянни репери за фиксирането на железния път в проектно положение.

4. Създаване на ведомствен кадастър и географска информационна система (информационна база за инфраструктурата) на ДП НКЖИ и за осъществяване на връзка с Държавната геодезическа информационна система.

(3) Железопътни линии и участъци на ДП НКЖИ, без опорна геодезическа мрежа, по които се извършват ново строителство, реконструкции, преустройства и основни ремонти на железния път се реперират преди въвеждането им в експлоатация с разрешение за ползване.

(4) Съществуващите железопътни линии и участъци на ДП НКЖИ, без опорна геодезическа мрежа, се реперират по ред определен от Генералния директор, който утвърждава списък на междугарията и гарите, на които ще се извършва шениране и реперирание. Предимство имат тези междугария, в които най-скоро ще се извършват ремонти или реконструкция на железния път.

(5) Най-малко един път на 3 години регионалните поделения за поддържане на железния път и съоръженията извършват контрол и оглед на реперите и опорната геодезическа мрежа, за което съставят констативен протокол. Повредените или липсващи репери се възстановяват съгласно реперажния план на железния път в срок от 6 месеца.

Чл. 32. (1) Положението на железния път в план и профил се контролира от регионалните поделения за поддържане на железния път и

съоръженията. Положението на железния път в план и профил се проверява с геодезически инструменти най-малко един път на 5 години, както и при извършване на реконструкции, преустройства и ремонти.

(2) Положението на железния път в план и профил на гърбичните, изтеглителните и подгърбичните коловози се проверява с геодезически инструменти на всеки 3 години и се привежда в съответствие с реперажния план.

(3) Състоянието на радиусите на кривите и надлъжните наклони на железния път на ДП НКЖИ се контролира и поддържа от съответните регионални поделения за поддържане на железния път и съоръженията.

(4) Километричните и хектометричните указатели определят разстоянията по железния път до всяко място или съоръжение от началната гара и представляват бетоново блокче, релса и др. с написано върху тях число, като километричните указатели са с по-големи размери. Километричните и хектометричните указатели са поставят от страни на коловоза на габаритно разстояние, съгласно изискванията на Приложения 3 и 4 от Наредба № 58.

При единични железопътни линии километричните и хектометричните указатели се поставят от дясната страна по посока нарастване на километража.

При двойни железопътни линии, когато двата коловоза имат общо земно платно:

1. Километричните указатели се поставят както следва: от дясната страна на път № 1 - по посока нарастване на километража, а на път № 2 - от лявата страна по посока нарастване на километража.

2. Хектометричните указатели се поставят както следва: тези които имат нечетни числа - от дясната страна на път № 1 - по посока нарастване на километража, а тези които имат четни числа - от лявата страна на път № 2 - по посока нарастване на километража.

При двойни железопътни линии, когато двата коловоза са на различни земни платна, километричните и хектометрични указатели се поставят от дясната страна на всеки текущ път.

Глава шеста ДОЛНО СТРОЕНЕ

Чл. 33. (1) Долно строене на железния път са техническите съоръжения - земното платно, насипи, изкопи, мостове, надлези, подлези, тунели, подпорни стени, водостоци и водоотвеждащи съоръжения, пожаро и снегозащитни пояси и съоръжения буни, баражи, и други съоръжения, чието функционално предназначение е пряко свързано с поддържането и експлоатацията на железния път.

(2) Съоръжения от долното строене на железния път се поддържат от регионални поделения за железния път и съоръженията, в съответствие с документация им и действащите нормативни актове в състояние, осигуряващо

безопасно и непрекъснато движение на влаковете и маневрите по железопътните линии на ДП НКЖИ с установените скорости.

Чл. 34. (1) Дейностите по поддържане, надзор, ремонт, проверки на габарита, класифициране и документиране на изкуствените съоръжения от долното строене на железния път – мостове, тунели, водостоци, надлези, подлези и пешеходни мостове (пасарели) се извършват от регионалните поделения за поддържане на железния път и съоръженията съгласно „Инструкция за ремонт и поддържане на изкуствените съоръжения” на Генералния директор.

(2) На всички мостове и тунели се извършва генерална ревизия и измерване на габарита с лазерна лаборатория най-малко един път на всеки 5 години съгласно инструкции на Генералния директор. Извършва се пълно обследване на съоръженията и габарита им и при необходимост инструментални измервания.

(3) Дейностите по поддържането и обслужването на железопътните и шосейните мостове на река Дунав между град Русе и град Гюргево и между град Видин и град Калафат са регламентирани в съглашение за осъществяването им между Република България и Република Румъния.

Чл. 35. (1) Основните изисквания за устройството, ремонта, реконструкцията, поддържането, контрола и документирането на земното платно на железния път на ДП НКЖИ се определят в „Инструкция за устройство и поддържане на земното платно за железопътни линии” на Генералния директор.

(2) Дейностите по изграждане, реконструкция, ремонт и поддържане на конструкцията на земното платно се извършват и контролират от съответните регионални поделения за поддържане на железния път и съоръженията, в съответствие с действащите нормативни актове в състояние, осигуряващо безопасно и непрекъснато движение на влаковете и маневрите по железопътните линии на ДП НКЖИ с установените скорости.

Чл. 36. Дейностите по следене на състоянието на земната конструкция в съответното междугарие и/или прилежащите му гари, локално установяване на нейния строеж, оценяването на необходимостта от провеждане на здравителни мерки, контрола и документирането се определят в „Инструкция за „слаби” места на железопътната инфраструктура на ДП НКЖИ на Генералния директор.

Чл. 37. (1) Слаби места (зони) са такива участъци от железния път, в които се развиват и има опасност от деформации на земното платно, застрашаващи безопасността на железопътните превози.

(2) Дейностите по откриване, регистриране, надзор, оценка на състоянието, текущо поддържане, контрола и документирането на слабите места се определят в „Инструкция за организация на дейностите, касаещи „слабите места” по железния път”.

Глава седма ГОРНО СТРОЕНЕ

Чл. 38. Горното строене на железния път е техническо съоръжение, конструкцията, на което е съставена от следните елементи - релси, траверси, скрепления, баластова призма и стрелки.

Чл. 39. Дейностите по ремонт и поддържане на железния път и железопътните стрелки на ДП НКЖИ се извършват и контролират от съответните регионални поделения за железния път и съоръженията и сигнализация и телекомуникации, в съответствие с изискванията на Наредба № 58, Наредба № 55, Закона за устройство на територията (ЗУТ) и ТСОС, които са приложими, Инструкция за устройство и поддържане на горното строене на железния път и железопътните стрелки и Инструкция за ремонтите на дълготрайните активи на ДП НКЖИ на Генералния директор и тези правила в състояние, осигуряващо безопасно и непрекъснато движение на влаковете и маневрите по железопътните линии на ДП НКЖИ с установените скорости.

Чл. 40. Дейностите по изграждане, ремонт и поддържане на безнаставов железен път на ДП НКЖИ се извършват и контролират от съответните регионални поделения за поддържане на железния път и съоръженията, в съответствие с изискванията на Наредба № 58, Наредба № 55, Закона за устройство на територията (ЗУТ) и ТСОС, които са приложими, Инструкция за устройство, ремонт и поддържане на безнаставов релсов път на ДП НКЖИ на Генералния директор и тези правила в състояние, осигуряващо безопасно и непрекъснато движение на влаковете и маневрите по железопътните линии на ДП НКЖИ с установените скорости.

Чл. 41. Безразрушителният контрол на релси и на железопътни стрелки и други дейности, свързани с безразрушителен контрол (БК) на заварени съединения, на възстановени чрез напластяване елементи в железния път, превантивен БК на релси и на стрелкови елементи, които ще бъдат полагани в железния път се извършва и контролира от съответните регионални поделения за поддържане на железния път и съоръженията и регламентират с методика за организация на безразрушителен контрол на релси, железопътни стрелки, заварени съединения и на възстановени, чрез напластяване, елементи от железния път одобрена от Генералния директор.

ЧАСТ ТРЕТА ОСИГУРИТЕЛНА ТЕХНИКА НА ДП НКЖИ

ДЯЛ ПЪРВИ ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

Чл. 42. Осигурителната техника бива:

1. За осигуряване безопасно движение на влаковете и маневрената работа в експлоатационните пунктове;

2. За осигуряване безопасно движение на влаковете и маневрената работа между два експлоатационни пункта (междугарията);

3. За осигуряване безопасно движение на влаковете и маневрената работа в обособени участъци (диспечерски централизации), включващи съоръженията и устройствата по т. 1 и т. 2;

4. За осигуряване безопасно движение на влаковете и маневрената работа на железопътните прелези;

5. За осигуряване безопасно движение на влаковете и маневрената работа за участъци оборудвани с автоматична локомотивна сигнализация (АЛС/ETCS);

6. За осигуряване безопасно движение на влаковете и маневрената работа по стрелки на междугарие.

Чл. 43. (1) Гарите и разделните постове на ДП НКЖИ се ограждат от всички направления с входни (проходни) и предупредителни светофори (семафори), а блок - участъците на междугария с проходни светофори.

(2) Местоположението на светофорите и видимостта на сигналите подавани с тях се определят и поддържат в съответствие с изискванията на Наредба № 58.

Чл. 44. (1) Местата на светофорите се определят от комисия, назначена със заповед на Генералния директор в състав: председател - специалист от Поделение "Сигнализация и телекомуникации" (СТ) на ДП НКЖИ и членове – Главен инженер "ОТ" на съответното регионално поделение за сигнализация и телекомуникации, ръководител отдел ЖПС на съответното регионално поделение за поддържане на железния път и съоръженията, участъков инспектор по ОТ. В електрифицирани участъци в комисията се назначава и главен инженер „Експлоатация” в РП Енергосекция. Комисията съставя протокол, който се одобрява от Генералния директор.

(2) Изискващата се видимост на постоянните сигнали се осигурява от съответните регионални поделения за поддържане на железния път и съоръженията и сигнализация и телекомуникации.

(3) Местата на светофорите се определят от комисията, по методика утвърдена от Генералния директор.

ДЯЛ ВТОРИ ОСИГУРИТЕЛНА ТЕХНИКА В ЕКСПЛОАТАЦИОННИТЕ ПУНКТОВЕ

Глава осма ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

Чл. 45. (1) Гаровата централизация осъществява централизирано дистанционно управление и контрол на стрелките, светофорите и контролираните участъци от железния път в гарата и създава необходимите зависимости, които осигуряват безопасност на движението на влаковете и маневрената работа в района на гарата.

(2) Гаровите централизации извършват проверка на условията за безопасност при нареждане на маршрут. Нарушаването на всяко условие за безопасност, контролирано от централизацията, води до автоматично затваряне на отворен сигнал по разрешения маршрут.

Чл. 46. (1) Стрелковите обръщателни апарати с външно заключване, работещи на стрелки, оборудвани със стрелкови механически заключалки трябва да:

1. Осигуряват електрически контрол на механическото заключване на стрелката и не дават електрически контрол, когато механическа заключалка не е заключила;

2. Удържат свободния език на стрелката в крайното му положение със сила не по-малка от силата за срязване на апарата (но не по-малко от 4000 N).

(2) Срезваемите стрелкови обръщателни апарати с вътрешно заключване трябва да:

1. Заклучват, удържат и дават електрически контрол на стрелката, като не дават контрола при луфт между прилепналия език и раменната релса на приемно-отправните коловози 4 mm и повече, за всички останали коловози 5 mm и повече и отстояние между свободния език и раменната релса не по-малко от 125 mm; двете разстояния се измерват срещу теглителната шанга;

2. Заклучват, удържат и дават електрически контрол на стрелката повече от определеното в т.1, в зависимост от техническите характеристики на електрическите стрелкови обръщателни апарати (ЕСОА) – за стрелки в разпределителни гари, съоръжени с ЕСОА, въведени в експлоатация преди 01.01.2002 г.

3. Удържат свободния език на стрелката в крайно положение със сила не по-малка от силата на срязване на апарата (но не по-малко от 4500 N).

(3) Несрезваемите стрелкови обръщателни апарати с вътрешно заключване отговарят на изискванията по ал. 2, т. 1 и не регистрират "срязване" на стрелката.

Чл. 47. (1) Релсовата токова верига, късата електронна релсова верига и броячът на оси са устройства за фиксиране на заетост на определен участък от железния път вследствие на наличие на подвижен железопътен състав върху него.

(2) За регистриране на заемането е необходимо колелата на подвижния състав да са от стомана, а за релсова токова верига и къса електронна релсова верига - да не са изолирани едно от друго и основното натоварване да бъде не по-малко от 3,5 т.

Чл. 48. (1) Устройствата на гаровата централизация при редовно действие не трябва да допускат:

1. Отварянето на сигнал за даден маршрут преди стрелките от маршрута или охранни на него да имат електрически контрол за необходимото положение и да са заключени;

2. Обръщане на стрелки, заключени индивидуално или в маршрут;

3. Обръщане на стрелка в зает или неизправен контролиран участък;

4. Отваряне на сигнал за маршрут, враждебен на вече установен маршрут или на разрешена местна маневра;

5. Отваряне на повече от един входен сигнал и приемане на няколко влака едновременно, ако гарата няма разрешение за това;

6. Едновременно отваряне на входен сигнал за даден коловоз и отваряне на изходен сигнал от противоположната страна на гарата за заминаване на влак от друг коловоз, ако гарата няма разрешение за това;

7. Отваряне на влаков сигнал за маршрут, в който има зает или неизправен контролиран участък;

8. Отваряне на изходен сигнал при липса на всички условия за безопасност от междугаровата блокировка;

9. Отваряне на сигнал при нарушена зависимост с прелезно устройство.

(2) За неспиращи в гарата влакове могат да се отварят едновременно входният и изходният сигнал.

(3) Разрешаващите показания на влаковите сигнали, преминават в забранителни веднага, автоматично при нарушаване дори на едно от условията посочени в ал. 1. След възстановяване на условията за безопасност, повторното му отваряне става само с ново действие на дежурния работник.

Чл. 49. (1) Токозахранването на централизациите се осигурява от:

а) два независими източника (фидери) - трифазни или монофазни;

б) един източник, резервиран с агрегат (дизелов или бензинов) или преобразувател на напрежение, захранван от акумулаторна батерия с капацитет за работа на устройството най-малко до три часа и съответна автоматика за превключване.

(2) В зависимост от местоположението на гарите необходимото минимално токозахранване на централизациите е:

1. На гари по електрифицирани железопътни линии - от два източника, като единият от тях може да е от контактната мрежа;

2. На гари по железопътни линии без електрификация в зависимост от възможностите на националната енергосистема захранването се осигурява от независими източници:

а) от два източника;

б) от един източник, резервиран с агрегат или преобразувател на напрежение с разрешение от Генералния директор.

Чл. 50. В зависимост от начина на управление на обектите и осъществяване на зависимостите централизациите биват:

1. Маршрутно-релейни (МРЦ);

2. Електрическите централизации (ЕЦ);

3. Маршрутно-компютърни (МКЦ);

4. Електромеханически (ЕМЦ);

5. Гърбични автоматични (ГАЦ).

Чл. 51. (1) Маршрутно-релейните централизации (МРЦ) и Електрическите централизации (ЕЦ):

1. Осигуряват маршрутно и/или единично електрическо обръщане и електрически контрол на заключеното положение на стрелките;
2. Осигуряват проверка на условията за безопасност и взаимна зависимост между стрелките и сигналите по електрически път;
3. Дават възможност за разрешаване и отмяна на местно маневрено управление на стрелките в определен район;
4. Автоматично привеждат стрелките в нормално положение, когато това се изисква;
5. Регистрират чрез пломбирани бутони с броячи (контролируеми команди) манипулациите, при които дежурният ръководител движение поема отговорността за безопасността на движението на влаковете и маневрите.

(2) Електрическите централизации изпълняват всички изисквания към маршрутно-релейните централизации, като във функционално отношение действието им е опростено, заключването на маршрута се извършва с отваряне на сигнала, а отключването - след преминаване на железопътното возило по целия маршрут.

Чл. 52. Генералният директор на ДП НКЖИ регламентира с инструкции начина (технологията) на работа и специфичните особености на отделните видове гарови съоръжения на ОТ.

Глава девета МАРШРУТНО-РЕЛЕЙНИ ЦЕНТРАЛИЗАЦИИ

Раздел I Общи изисквания

Чл. 53. МРЦ осигуряват:

1. Обръщане и заключване на стрелките в необходимото за маршрута положение, като се обръщат и заключват и охраняващите го стрелки и вагоноизхвъргачки;
2. Отваряне на сигналите с действия на дежурния ръководител движение;
3. Блокиране на маршрута, за който е отворен сигналят, и недопускане на обръщане на стрелка пред или под преминаващия влак;
4. Принудително прекратяване на маневрата.

Чл. 54. (1) Разрешителните показания на сигналите автоматично преминават в забранителни при нарушаване на контролираните условия за безопасност.

(2) Разрешителните показания се запазват при превключване от основно на резервно електрозахранване и обратно.

Чл. 55. Не се разрешава включване към акумулаторната батерия на гаровата централизация на консуматори извън проекта.

Чл. 56. Със стрелково отопление се съоръжават стрелки в гари определени от Генералния директор.

Чл. 57. Маршрутно-релейните централизации имат следните функционални възможности:

1. Стрелките се обръщат автоматично (индивидуално) при подготовка на маршрут;

2. Разрешителните показания на изходните светофори са в принудителна зависимост с блокировката на междугарието и прелезните устройства между входния и предупредителния светофор;

3. Разрешителните показания на влаковите и маневрените светофори са в принудителна зависимост със състоянието на прелезното устройство в района на гарата;

4. Отмяна на зададен маршрут, без да е отворен сигналът му, с манипулация от дежурния ръководител движение;

5. Автоматично отключване на маршрута в процеса на неговото заемане и освобождаване от железопътно возило;

6. Затваряне на отворен сигнал от дежурния ръководител движение или друг работник при възникнала опасност за сигурността на движението на влаковете и маневрите;

7. Повторно отваряне на сигнал, затворил се поради кратковременно нарушаване на условията за безопасност за определен тип маршрутно-релейни централизации;

8. Автоматично връщане в охраняващото положение на стрелки и вагоноизхвъргачки след електрическото им отключване;

9. Възможност за маршрутно придвижване на маневрени състави в района на гарата по разрешителните показания на маневрените светофори - за определен тип маршрутно-релейни централизации;

10. Извършване на местна маневра, чрез маневрен пулт или маневрени колонки, по райони, като обръщането на стрелките се извършва от стрелочника; маневрата се осъществява по сигнал на стрелочника и разрешителното показание на маневрените светофори за гарите, които са оборудвани с такива;

11. Извеждане на необходимата светлинна и звукова информация за състоянието на маршрутно-релейните централизации;

12. Автоматично превключване на режимите за електрическо захранване;

13. Бутонна контрола, която контролира положението на бутоните и действията на дежурния ръководител движение при манипулация, за определен тип МРЦ.

Чл. 58. В зависимост от типа на маршрутно-релейните централизации работното място на дежурния ръководител движение се оборудва с пулт-табло, пулт-манипулатор и светосхемно табло или видеотерминал, състоящ се от цветен видеодисплей и клавиатура.

Чл. 59. На пулт-таблото, светосхемното табло или видеодисплеят е изобразено коловозното развитие на гарата, като състоянието на контролираните участъци, стрелките и светофорите се показва чрез светлинна индикация.

Чл. 60. (1) На пулт-таблото бутоните за управление на стрелките и светофорите са разположени в непосредствена близост до изображението на

управлявания обект, като бутоните за входни и изходни светофори са отдясно на очертанието на текущия път, а коловозните бутони са на коловоза пред изображението на съответния изходен светофор.

(2) Стрелковите бутони за индивидуално управление на стрелките се намират до изображението на всяка стрелка.

(3) Всички стрелки, вагоноизхвъргачки и коловози са номерирани, а изображенията на светофорите са означени с инициали.

(4) Бутоните за разрешаване и връщане на местна маневра са разположени встрани от коловозното развитие, в близост до района (групата стрелки), за който са предназначени.

(5) Спомагателните и помощните бутони са означени с инициали, указващи тяхното предназначение.

Чл. 61. В маршрутно-релейна централизация с пулт-манипулатор всички бутони са групирани по направления, функции и цвят (влакови, маневрени, стрелкови, пломбируеми, спомагателни).

Чл. 62. На пулт-таблото или на светосхемното табло на текущите пътища откъм междугарието е изписано името на съседния експлоатационен пункт.

Чл. 63. (1) В маршрутно-релейните централизации, чрез пломбируемите бутони, снабдени с броячи, се реализират следните функционални възможности:

1. Отваряне на поканителен сигнал;
2. Обръщане на стрелка при изкуствена заетост на контролирания ѝ участък;
3. Възстановяване на срязана стрелка;
4. Изкуствено отключване на маршрут и маршрутни секции със или без времезакъснение;
5. Принудително връщане на дадена (възприета) местна маневра;
6. Отваряне на входен светофор с три жълти светлини;
7. Изолиране на зависимостта с прелезното устройство;
8. Разрешение за изпращане на влак с изходен сигнал при гари на самостоятелно местно управление към участък с диспечерска централизация;
9. Принудително преминаване на резервно местно управление за гари, включени в участък с диспечерска централизация.

(2) Допуска се монтиране на бутони и броячи и на светосхемното табло.

Чл. 64. Със стрелкови обръщателни апарати се оборудват всички стрелки, участващи във влаковите и маневрените маршрути, а също така и охраняващите стрелки и вагоноизхвъргачки.

Чл. 65. Всички приемно-отправни коловози, централизирани стрелки и предучастъци трябва да са обособени като контролирани участъци.

Чл. 66. Разрешителното показание на светофора означава, че маршрутът е установен, заключен и нареждането на враждебни маршрути е невъзможно.

Чл. 67. Разрешителните показания на светофорите при движението на влак или маневра преминават в забранителни:

1. За влаковите маршрути - при навлизане на локомотива на влака на контролирания участък след светофора на зададения маршрут;

2. За маневрените маршрути - след изтегляне на целия състав зад светофора и освобождаване на предсветофорния участък, а при заетост на този участък - след освобождаването на контролирания участък зад светофора;

3. За маневрените маршрути с неконтролиран предсветофорен участък - след освобождаване на контролирания участък зад светофора.

Чл. 68. (1) За гарите, имащи подход с изчислен наклон, по-голям от шест на хиляда, се забраняват едновременното приемане, едновременното приемане и изпращане на влакове, идващи и заминаващи от и в противоположни направления на единични, двойни и много пътни железопътни линии, когато продължението на маршрута от неблагоприятния подход ги пресича.

(2) За отделни видове маршрутно-релейни централизации операциите по ал. 1 се реализират чрез нареждане на прохлъзващ маршрут в срещуположната гърловина. С разрешение на Генералния директор, прохлъзващият маршрут може да бъде до първия попътен маневрен сигнал с дължина най-малко 150 м без отваряне на сигнал.

Чл. 69. Ползването на бутоните на пулт-таблото, пулт-манипулатора или клавиатурата на видеотерминала е задължение на дежурния ръководител движение.

Чл. 70. При подреждане на влакови и маневрени маршрути дежурният ръководител движение е длъжен да се убеди чрез светлинната индикация на светосхемното табло или видеодисплея, че:

1. Всички контролирани участъци в трасето на маршрута са свободни и не са заключени;

2. Отсъства индикация за нарушена бутонна контрола.

Чл. 71. На дежурния ръководител движение се забранява:

1. След манипулация за подреждане на маршрута до отваряне на сигнала да нарежда други маршрути;

2. Да задава враждебни маршрути на вече установения маршрут и да прави опит за обръщане на стрелки в неговото трасе.

Чл. 72. За всяка централизирана стрелка се подава индикация за:

1. Положението на стрелката в дадения момент при наличие на електрически контрол;

2. Състояние "загуба на контрол";

3. Състоянието на контролирания участък, в който е включена "Свободен" или "Зает";

4. Състояние "заключена в маршрут";

5. При обръщане на стрелката - индикация за нормалния цикъл на обръщане за определеното време с последващо получаване на контрол за крайното положение или отсъствие на контрол;

6. Състояние "срязана стрелка" за определен тип маршрутно-релейни централизации;

7. Единично заключване при определен тип маршрутно-релейни централизации:

а) автоматично - в случай на дадена заповед за обръщане при неизпълнени условия за безопасност;

б) индивидуално - чрез определена за целта манипулация;

8. Електрическо заключване на стрелките по гърловини, чрез определена за целта манипулация - за някои типове МРЦ.

Чл. 73. За безстрелковите контролирани участъци се подава индикация за:

1. Свободен от подвижен железопътен състав;

2. Зает от подвижен железопътен състав;

3. Заключен в маршрут.

Чл. 74. (1) За всеки светофор на изображението му се подава индикация за забранителното или разрешителното му показание.

(2) При новопостроени и преустроени маршрутно-релейни централизации забранителното показание на светофорите не се показва на светосхемното табло.

Чл. 75. Индикациите на пулт-таблото и светосхемното табло се реализират чрез лампички с нажежаема жичка, светодиоди (точкови или правоъгълни), както и с други подходящи индикаторни елементи.

Чл. 76. (1) За подреждане на маршрут и отваряне на влаков (маневрен) светофор се спазва принципът за задействане на начален и краен бутон.

(2) Обръщането (автоматично или индивидуално) на стрелките за маршрута, проверката на условията за безопасност, заключване на трасето и отваряне на сигнал се извършват съгласно таблицата на маршрутните зависимости.

Чл. 77. При настъпване и преминаване на влака по маршрута се извършва затваряне на сигнала и последователна промяна в индикацията за състоянието на контролираните участъци, както и отключването им.

Чл. 78. (1) Неизползван маршрут се отключва веднага след затваряне на сигнала му, при условие че предсветофорният участък не е зает от подвижен железопътен състав - за някои видове МРЦ.

(2) Предсветофорните участъци са за:

1. Входните маршрути - контролираният участък между входния и предупредителния светофор;

2. Изходните маршрути - коловозът;

3. Маневрените маршрути - контролиран участък пред светофора.

Чл. 79. За маршрути без контролирани предсветофорни участъци заключването се осъществява с отварянето на сигнала.

Чл. 80. Отключването при отмяна на влакови маршрути след заемане на предсветофорният участък се осъществява със закъснение по време, не по-малко от 3 минути след затваряне на сигнала, а за маневрените маршрути - със закъснение по време, не по-малко от една минута, при незаети контролирани участъци в пределите им.

Раздел II

Маневра в гари с маршрутно-релейна централизация

Чл. 81. В гари с маршрутно-релейна централизация се определят два начина за извършване на маневра:

1. Чрез маршрутизирани маневри - стрелките и маневрените сигнали се управляват от дежурния ръководител движение; забранителното показание на маневрен (комбиниран изходен) светофор е заповед за спиране на маневрения състав пред него;

2. Чрез разрешаване на местна маневра в обособен маневрен район, при което стрелките се обръщат от стрелочника (ръководителя на маневрата), чрез маневрен пулт или маневрена колонка.

Чл. 82. Маневреният пулт е разположен в стрелковия пост и на него са отразени коловозното развитие и стрелките на обслужвания маневрен район (гърловина).

Чл. 83. (1) Обръщането на стрелките от маневрения пулт е възможно при разрешено от дежурния ръководител движение, чрез пулта на маршрутно-релейната централизация "маневрено положение".

(2) На маневрения пулт, според вида на МРЦ, са монтирани:

1. Бутони за възприемане и връщане на "маневрено положение";
2. Стрелкови бутони за всяка една стрелка, като "есовите" стрелки могат да се обръщат и с един общ бутон;
3. Бутони "отваряне на светофор" и "затваряне на светофор";
4. Сигнални бутони за отваряне на маневрени светофори (когато има такива), които действат съвместно с бутоните за отваряне и затваряне на светофори;
5. Спомагателен стрелкови обръщателен бутон, пломбируем с брояч - за обръщане на стрелка с "изкуствена заетост";
6. Светлинна индикация за положението на стрелките;
7. Светлинна индикация за разрешено (възприето) "маневрено положение" и принудително прекратяване на маневрата.

(3) Светлинната индикация може да е в комбинация със звукова сигнализация.

Чл. 84. Маневрената колонка се разполага в непосредствена близост до управляваните стрелки и на нея са разположени бутоните за възприемане и връщане на маневреното положение, бутони за откриване на сигнал и за закриване на сигнал, стрелкови индивидуални бутони и съответната светлинна индикация; телефон за връзка с дежурния ръководител движение;

Чл. 85. (1) Маневрени колонки за гарите, определени със заповед на генерален директор се монтират в стрелковите постове и на всяка една от тях са разположени:

1. Телефон за връзка с ръководител движение и/или с влаковия диспечер;
2. Бутон "възприемане" (връщане) на маневрено положение;

3. Ключ в комбинация с ръкохватка със секрет за обръщане на стрелките от стрелковата кутия.

(2) При обръщане на стрелка от стрелкова кутия стрелочникът (ръководителят на маневрата) е задължен да се убеди на място за правилното обръщане и прилепване на езиците на обръщаната стрелка (стрелки) или вагоноизхвъргачка.

(3) При обръщане на стрелка от маневрена колонка (стрелкова кутия) не се контролира стрелковата заетост.

(4) След всяко обръщане на стрелка или вагоноизхвъргачка, преди да се подаде сигнал за придвижване на маневрата, задължително се изважда ръкохватката за обръщане от бравата на стрелковата кутия.

Чл. 86. При дежурния ръководител движение е изведена светлинна индикация с обозначен инициал на съответната местна маневра, чрез която се подава следната информация:

1. Разрешена местна маневра;
2. Разрешена местна маневра, но с неизпълнени условия за възприемането ѝ;
3. Възприета маневра;
4. Поискано от дежурния ръководител движение връщане на "възприета маневра" от постовия стрелочник.

Чл. 87. Когато дежурният ръководител движение е разрешил "местна маневра" и тя още не е възприета от стрелочника, чрез маневрения пулт или колонка, той може да я отмени със съответната манипулация, без да ползва пломбируем бутон.

Чл. 88. Условията за разрешаване на местна маневра са:

1. Охраняващите стрелки се намират в необходимото положение и дават контрола;
2. Стрелките в съответния маневрен район не са заключени в маршрут.

Чл. 89. За обръщането и положението на стрелките, включени в съответния маневрен район, при разрешено (възприето) маневрено положение от маневрен пулт или колонка, стрелочникът следи по индикацията на маневрения пулт или колонката.

Чл. 90. Условията за връщане на "местна маневра" са:

1. Стрелките и безстрелковите участъци са свободни от железопътно возило и не дават „изкуствена заетост“;
2. Охраняващите стрелки и вагоноизхвъргачки дават контрола;
3. Стрелките от местната маневра не дават „срязано положение“ за нови модификации МРЦ.

Чл. 91. При дежурния ръководител движение на пулта може да има пломбируем бутон с брояч за принудително отнемане на маневреното положение, когато маневрата не може да се върне поради появила се повреда.

Раздел III

Движение на влак по неправилен път при маршрутно-релейна централизация без входен светофор

Чл. 92. За приемане на влак от неправилен път дежурният ръководител движение, след като провери свободността на коловоза, изключва „Автоматика стрелки”, подрежда маршрут за коловоза, на който ще се приеме влака, и заключва стрелките.

Чл. 93. За изпращане на влак по неправилен път дежурният ръководител движение изключва „Автоматика стрелки”, подрежда маршрут за коловоза, от който ще замине влакът и заключва стрелките.

Чл. 94. При маршрутно-релейни централизации с възможност за електрическо заключване на стрелките и по друг начин, при изпращане и приемане на влак по неправилен път, след подготовката на маршрута, дежурният ръководител движение със съответната манипулация блокира маршрута и поставя забранителни приспособления.

Чл. 95. При маршрутно-релейни централизации с маршрутизирани маневри при приемане и изпращане на влак по неправилен път може да се използват съответните маневрени маршрути за заключване на стрелките.

Раздел IV

Начин на действие при повреди на маршрутно-релейната централизация

Чл. 96. (1) В случай, че стрелка не може да се обърне докрай или не даде контрола от 7 до 8 секунди след обръщането, червената индикация до изображението на стрелката започва да мига, придружена със звуков сигнал. Това е информация за загуба на контрол на стрелката. Дежурният ръководител движение обръща стрелката в първоначалното положение, за което тя е осъществявала контрола. Когато и при втори опит за обръщане стрелката не осъществи контрол, тя се връща в първоначално положение и се изпраща стрелочник на място за проверка и отстраняване на причините.

(2) при електрически централизации тип „руски за малки гари” не съществува червената индикация „загуба на контрол” до изображението на стрелката, а се подава само звуков сигнал.

Чл. 97. В случай, че стрелка не може да се обърне електрически, обръщането ѝ се извършва с курбел, като се спазва условието стрелката да бъде свободна от подвижен железопътен състав и е изключен работният ток на стрелковия обръщателен апарат. След обръщането на стрелката с курбел се проверява положението на прилепналия и отдалечен език, стрелката се заключва с ръчна стрелкова ключалка, за което стрелочникът докладва на дежурния ръководител движение с писмена телефонограма. След отстраняването на повредата при необходимост се използват индивидуалният стрелкови бутон и бутонът за възстановяване контролата на стрелката.

Чл. 98. При „изкуствена заетост” на стрелка, светлинната индикация за положението ѝ свети с червена светлина. При необходимост от обръщане на стрелката, след като по безспорен начин се убеди, че стрелката и прилежащите дистанции са свободни от подвижен железопътен състав, дежурният ръководител движение или стрелочникът, след като получи разрешение от влаковия диспечер, разпломбира спомагателния стрелкови обръщателен бутон и го ползва едновременно със съответния стрелкови бутон.

Чл. 99. (1) При срязана стрелка от возило, двете светлинни индикации за положенията на стрелката мигат едновременно и се подава звуков сигнал. В този случай се действа по следния начин: изключва се звуковият сигнал; стрелката се освобождава от подвижния състав, който се изтегля по езиците, и се проверява състоянието ѝ за наличие на повреди от началник жп участък или заместващото го техническо лице, механик ОТ и ръководител движение или стрелочник. При липса на повреди или след тяхното отстраняване, отразено по съответния ред, дежурният ръководител движение след разрешение от влаковия диспечер извършва едновременна манипулация със съответния стрелкови бутон и стрелковия възстановителен бутон, чрез което стрелката се привежда в едно от крайните положения; при съответствие между положението на стрелката (стрелките) и индикацията на таблото при дежурния ръководител движение се възстановява контролът, осъществяван от стрелката; в противен случай изгасва индикацията за срязана стрелка, но остава индикацията за стрелка без контрол; следва обръщане на стрелката със стрелковия индивидуален бутон и се възстановява контролът.

(2) При маршрутно-релейна централизация, съоръжена с несрезаеми стрелкови обръщателни апарати, няма индикацията по ал. 1, така че при фактическо срязване на стрелката се подава само индикация за загуба контрол на стрелката.

Чл. 100. Когато се налага изкуствено отключване на маршрут или секции от него, останали изкуствено заети след преминаване на влак, се постъпва, както следва:

1. При маршрутно-релейна централизация, без времезакъснение на отключването, то се извършва веднага след използването на съответния помощен бутон; за това дежурният ръководител движение, преди да предприеме действия за отключването, трябва да е безспорно убеден, че влакът (маневреният състав) е в покой;

2. При маршрутно-релейни централизации, с времезакъснение на отключването, едновременно се задействат съответния маршрутен бутон и бутон за изкуственото отключване;

3. При маршрутно-релейна централизация с маршрутизирани маневри първо се набират съответните маршрутни секции, след което се активира изкуственото отключване;

4. При електрически централизации тип „руски за малки гари” изкуственото отключване се извършва само с бутон "Изкуствено освобождаване" за съответната стрелкова гърловина (направление).

Чл. 101. Когато при нареден и заключен маршрут не може да се отвори влаков сигнал, дежурният ръководител движение, след като се увери, че маршрутът е правилно подготвен, изключва "Автоматика на стрелките" и приема влака с поканителен сигнал или преминава на телефонен способ за осигуряване движението на влаковете и го изпраща със заповед образец П-А, по реда определен в Правилата за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт на Генералния директор.

Чл. 102. Когато влаков маршрут не може да се заключи поради загуба на контрола на стрелка (стрелки), за подготовката на маршрута се разменят писмени телефонограми между дежурния ръководител движение и стрелочника, като влакът се приема с поканителен сигнал или изпраща със заповед образец П-А, по реда определен в Правила за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт на Генералния директор, като се преминава на телефонен способ за осигуряване движението на влакове.

Чл. 103. При настъпила повреда в изолиран участък или участъци, за да приеме или изпрати влак, дежурният ръководител движение по безспорен начин се убеждава, че те са свободни. Чрез съответните манипулации подготвя маршрута и заключва стрелките. Влакът се приема с поканителен сигнал или се изпраща със заповед образец П-А, по реда определен в Правила за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт на Генералния директор, като се преминава на телефонен способ за осигуряване движението на влакове.

Глава десета

РАБОТА С ПОКАНИТЕЛЕН СИГНАЛ

Чл. 104. С поканителен сигнал може да се приеме влак на свободен приемен коловоз при невъзможност да се отвори редовен входен сигнал.

Чл. 105. Поканителния сигнал не трябва да бъде в зависимост от устройствата на осигурителната техника.

Чл. 106. Поканителният сигнал се поставя в зависимост от прелезното устройство намиращо се в района на гарата и между предупредителен и входен сигнал по маршрута на влака.

Чл. 107. Преди да отвори поканителният сигнал, дежурният ръководител движение или стрелочникът е длъжен да се убеди, че коловозът, на който ще влезе влакът, е свободен и стрелките за него са правилно обърнати и заключени.

Чл. 108. (1) В гари с електромеханическа централизация и релейна уредба за ключова зависимост, когато стрелките за приемането на влака са правилно обърнати и редовно е дадена коловозно–сигнална ръчка, но входният светофор не може да се отвори, дежурният ръководител движение, след като се убеди, че няма пречки за приемане на влака, с разрешение на влаковия диспечер разпломбира бутона на поканителния сигнал и го отваря или нарежда на стрелочника за това.

(2) Когато, за приемане на влака стрелките не могат да бъдат подготвени чрез електромеханическа централизация и релейна уредба за ключова зависимост, поради повреда и коловозната ръчка не може да се завърти в необходимото положение, дежурният ръководител движение нарежда на стрелочника за приемането на влака с телефонограма. Стрелочникът подготвя стрелките за определения коловоз, заключва ги с ръчни стрелкови заключалки и докладва с телефонограма на дежурния ръководител движение, който с разрешение на влаковия диспечер разпломбира бутона на поканителният сигнал и го отваря или нарежда на стрелочника за това.

Чл. 109. (1) В гари с маршрутно-релейна централизация, електрическа централизация или маршрутно-компютърна централизация, когато стрелките за приемането на влака са правилно обърнати за маршрута, имат контрол и са електрически заключени и маршрутът е електрически заключен, но входният светофор не може да се отвори, дежурният ръководител движение, след като се убеди, че няма пречки за приемане на влака, изключва "Автоматика стрелки" и след разрешение на влаковия диспечер разпломбира бутона на поканителния сигнал и го отваря (въвежда контролирана команда при маршрутно-компютърна централизация).

(2) Когато за приемането на влака стрелките и ВИ не могат да бъдат подготвени чрез маршрутно-релейна централизация, електрически централизации или маршрутно-компютърна централизации, поради повреда и стрелките и ВИ не могат да се заключат електрически, дежурният ръководител движение изключва "автоматика стрелки" и нарежда на стрелочника за приемането на влака писмено с телефонограма. Стрелочникът подготвя повредените стрелки и ВИ за определения коловоз, заключва ги с ръчни стрелкови заключалки и докладва писмено с телефонограма на дежурния ръководител движение, който с разрешение от влаковия диспечер разпломбира бутона на поканителния сигнал и го отваря (въвежда контролирана команда при маршрутно-компютърна централизация).

Чл. 110. (1) В експлоатационни пунктове, определени от Генералния директор, могат да се поставят поканителни сигнали на изходните светофори за изпращане на влак при невъзможност да се отвори редовен изходен сигнал (поради повреда на осигурителната техника в експлоатационния пункт).

(2) Действията на дежурния ръководител движение при подготовката на маршрута от коловоз, от който ще замине влакът, преди да отвори поканителният сигнал на изходния светофор, са както действията по чл. 109.

Чл. 111. Бутоните за отваряне на поканителен сигнал се държат задействани, докато водещият локомотив премине покрай входния (изходния) светофор.

Чл. 112. (1) За отварянето на поканителният сигнал, на входния (изходния) светофор, се подава индикация на пулта, светосхемното табло или видеодисплея при дежурния ръководител.

(2) Липсата или промяната на индикацията по ал. 1 означава, че на светофора поканителен сигнал не свети.

Чл. 113. (1) За връщане на заминал от гарата влак дежурният ръководител движение отваря или разпорежда първо за отварянето на поканителният сигнал на обратния входен светофор. В този случай пломбата на поканителния сигнал незабавно се къса, а нейното оформление, запис в книгата за диспечерски заповеди и запис в Книга обр. VII-51 се извършват от дежурен ръководител движение не по-късно от 30 минути след късането ѝ.

(2) Когато влакът напусне гарата и не спре, дежурният ръководител движение отваря или разпорежда за отварянето на обратните входен и предупредителен светофор.

Глава единадесета **МАРШРУТНО-КОМПЮТЪРНА ЦЕНТРАЛИЗАЦИЯ С МАРШРУТИЗИРАНИ МАНЕВРИ**

Чл. 114. (1) Управлението на маршрутно-компютърна централизация се осъществява чрез видеотерминал, състоящ се от цветен видеодисплей и устройство за въвеждане на операторските команди.

(2) Всички команди, въведени за изпълнение от компютъра, както и всички появили се повреди се записват в паметта на компютъра, като се регистрира и точният час на въвеждането на командата или на появяване на повредата, и се съхраняват от 30 до 120 минути в зависимост от обема на тези данни. При произшествие дежурният работник спира записването на събитията до пристигане на контролен орган за разпечатка на регистрираните събития.

(3) Операциите, които при маршрутно-релейна централизация се изпълняват с пломбируеми бутони, при маршрутно-компютърна централизация се реализират чрез "контролируеми команди", които се регистрират и архивират. При невъзможност да се извърши това тези команди не се възприемат от маршрутно-компютърната централизация за изпълнение.

(4) Преди ползване на контролирана команда се спазват изискванията на чл. 464.

Чл. 115. За маршрутно-компютърна централизация важат всички изисквания за маршрутно-релейните централизации.

Глава дванадесета **ЕЛЕКТРОМЕХАНИЧЕСКА ЦЕНТРАЛИЗАЦИЯ**

Раздел I

Видове електромеханически централизации и тяхното устройство

Чл. 116. (1) Електромеханическите централизации осигуряват:

1. Единично електрическо обръщане, контрол за положението, контрол на срязването и заключване на стрелките;

2. Проверка на условията за безопасност и взаимна зависимост между стрелките и сигналите по механичен, електромеханичен и електрически път.

(2) Електромеханическите централизации дават възможност за разрешаване и отмяна на местно маневрено управление на стрелките в определен район.

(3) При преустройство електромеханическите централизации да се съоръжават с контрол на стрелковата заетост за недопускане обръщане на стрелка под возило.

Чл. 117. Електромеханическите централизации биват:

1. С централен апарат;
2. С разпоредителен апарат;
3. С разпоредително-изпълнителен апарат.

Чл. 118. Главните части на електромеханическата централизация са:

1. Централен апарат (разпоредителен, разпоредително-изпълнителен, изпълнителен);
2. Маневрени шкафове;
3. Контролирани участъци;
4. Стрелкови обръщателни апарати;
5. Светофори;
6. Електрозахранване;

Чл. 119. Централният апарат се състои от:

1. Бутони, контролни прозорчета и маршрутни табели;
2. Коловозно сигнално табло - пломбируемо;
3. Кутия, в която е реализирана принудителната механическа зависимост между различните ръчки - пломбируема;
4. Кутия, в която са поставени предпазителите на електрическите вериги - пломбируема;
5. Ръчки.

Чл. 120. На коловозно-сигналното табло има:

1. Схематичен план на гарата с основното положение на стрелките, ключове, уреди и прекъсвачи;
2. Индикации, отразяващи състоянието на електромеханическата централизация и гаровата блокировка;
3. Повторители на светофорите, които светят със светлини, съответстващи на тези на светофорите.

Чл. 121. (1) Видовете ръчки по чл. 119, т. 5 на тези правила са:

1. Коловозно-сигнална - емайлирана в червено, със стрелка-показател - служи за отваряне на входен или изходен сигнал, като се издърпва и обръща наляво или надясно на 90 градуса; коловозно-сигналната ръчка има четири положения:

- а) основно - затворен светофор - стрелката и показалецът са вертикални;
- б) завъртяно на 30 градуса - проверява се дали всички стрелки, участващи в дадения маршрут, са правилно обрънати, като се блокират (заклучват) механически всички стрелкови ръчки;

в) завъртяно на 45 градуса - реализира се цялостно заключване на маршрута, като блокира и сама себе си;

г) завъртяно на 90 градуса - открива се разрешителното показание на светофора; от това положение може да се върне на 45 градуса без никакво препятствие в случаи, наложили внезапно закриване на сигнала;

2. Стрелкова - емайлирана в синьо, с черта - служи за обръщане на стрелките, като се издърпва и завърта наляво на 90 градуса; има три положения:

а) основно - стрелката е в основно положение, чертата на лицевата ѝ страна е вертикална;

б) обърната на 90 градуса - стрелката е в обърнато положение, чертата на лицевата ѝ страна е хоризонтална;

в) обърната на 45 градуса - дадено е разрешение за "местно обръщане" на стрелката от маневрен шкаф, чертата е наклонена на 45 градуса;

3. Маневрена - емайлирана в жълто, със стрелка и показалец - служи за блокиране на стрелковите ръчки на централния апарат и разрешава обръщането на стрелките от маневрен шкаф, като се издърпва и завърта на 90 градуса; маневрената ръчка има три положения:

а) основно "забранена маневра" - стрелката и показалецът са отвесни;

б) обърнато на 90 градуса - "разрешена маневра", стрелката и показалецът са хоризонтални;

в) на 45° - изключва работния ток към стрелките;

4. Разпоредителна – емайлирана, в зелено, със стрелка и показалец - служи за даване разпореждане за маршрут от разпоредителния на изпълнителния апарат; разпоредителната ръчка има две положения:

а) основно - не е дадено разпореждане, стрелката и показалецът са отвесни;

б) обърнато - на 45 градуса, дадено разпореждане за "вход" или "изход" на влак, стрелката и показалецът са наклонени на 45 градуса.

(2) Когато всички стрелкови ръчки в гърловината са обърнати на 45 градуса (маневрено положение), е налице "обща маневра"; при обръщане само на отделна група стрелкови ръчки на маневрено положение е налице "частична маневра".

Чл. 122. (1) Маневрените шкафове служат за обръщане на стрелките при маневра и са разположени в стрелковите постове.

(2) На лицевата страна на маневрените шкафове се монтират ръчки, чрез които се осъществява обръщането на стрелките. От двете страни на ръчката е означена посоката, в която трябва да се наклони ръчката, за да се обърне стрелката в съответното положение (даден коловоз).

(3) Над ръчките има две лампички - бяла и жълта:

1. Бялата лампичка свети при "възприета маневра" от постовия стрелочник и означава, че в маневрените шкафове има ток и стрелките могат да се обръщат;

2. Жълтата лампичка свети докато ръчката е наклонена в съответното положение и трае обръщането на стрелката (изгасването на лампата не

означава, че стрелката е обърната до край и има контрола; за положението на стрелката, постовият стрелочник трябва да се убеди по безспорен начин).

(4) На маневрените шкафове се монтира и ключ (бутон) за възприемане и връщане на "маневреното положение" от стрелочника.

(5) При електромеханическа централизация с контрол на стрелкова заетост на маневрения шкаф се монтират и спомагателни бутони за обръщането на стрелките при „изкуствена заетост” - спомагателен стрелкови обръщателен бутон – пломбируем без брояч.

Раздел II

Работа с електромеханическа централизация с централен апарат

Чл. 123. При приемане на влак дежурният ръководител движение извършва следните манипулации:

1. Обръща чрез стрелковите ръчки стрелките, участващи в маршрута, като се ръководи по маршрутната табелка и следи зъбецът на ръчката да влезе в съответното гнездо; докато трае обръщането на стрелката, на контролното ѝ прозорче има червен цвят и звъни звънец; след обръщането на стрелката в крайно положение червеният цвят се заменя с бял и звънецът спира, което означава, че стрелката осъществява контрол;

2. Обръща коловозно-сигналната ръчка, на съответния коловоз, към "вход", което прави на два пъти - на 45 градуса и след това на 90 градуса; на контролното прозорче над ръчката червеният цвят се заменя с бял, а на повторителя на светофора светва разрешително показание; при така подготвения "вход", когато се появи пречка за приемане на влак, дежурният ръководител движение веднага връща коловозно-сигналната ръчка на 45 градуса и затваря входния сигнал, без да къса пломба;

3. След като се убеди по индикациите и установения ред, че влезният влак е цял и е открил дистанция, дежурният ръководител движение връща коловозно-сигналната ръчка и стрелковите ръчки в основно положение, при което върху контролното прозорче на коловозно-сигналната ръчка се появява червен цвят, а над стрелковите ръчки - бял цвят.

Чл. 124. (1) При изпращане на влак дежурният ръководител движение действа с централния апарат, както при приемане и подготовка на маршрута за "вход", като обръща коловозно-сигналната ръчка на коловоза за "изход", с което отваря съответния изходен светофор.

(2) нормализирането на коловозно-сигналната ръчка и стрелковите ръчки е като при входен маршрут.

(3) при някои електромеханични централизации със стрелкова заетост се допуска повторно отваряне на сигнал, поради кратковременно нарушаване на условията за безопасност.

Раздел III

Електромеханическа централизация с разпоредителен апарат

Чл. 125. Разпоредителният апарат на електромеханическата централизация служи за предаване на разпореждания за влакови маршрути от дежурния ръководител движение към изпълнителните апарати в стрелковите постове.

Чл. 126. Разпоредителният апарат е монтиран в стаята на дежурния ръководител движение. На коловозното табло е отразено коловозното развитие на гарата, поставени са повторители на светофорите и лампички, указващи свободността и заетостта на коловозите.

Чл. 127. Върху разпоредителния апарат са монтирани необходимият брой разпоредителни ръчки. Над тях са поставени маршрутни табели и прозорчета, по които дежурният ръководител движение вижда на коя страна да обърне ръчката за "вход" или "изход" и кой коловоз и кое направление обслужва тази ръчка.

Чл. 128. Изпълнителният апарат представлява едната половина на централния апарат на електромеханическата централизация. Изпълнителните апарати приемат разпорежданията на разпоредителния апарат и чрез тях постовият стрелочник извършва всички манипулации по подготовката на маршрутите и отварянето на светофорите, като съществува електрическа принудителна зависимост и контрол, които не позволяват на стрелочника да извършва друга маршрутна подготовка освен разпоредената му.

Раздел IV

Работа с електромеханическа централизация с разпоредителен апарат

Чл. 129. Редът на манипулациите за приемане на влак е следният:

1. Дежурният ръководител движение обръща за съответния коловоз разпоредителната ръчка на коловоза на 45 градуса към "вход"; на контролното прозорче червеният цвят се сменя с бял;

2. В изпълнителния апарат над коловозно-сигналната ръчка за разпоредения коловоз се явява бяло поле с надпис "вход" и звъни звънец; постовият стрелочник, подготвя маршрута и отваря входния светофор;

3. За отмяна на дадено разпореждане, но неизпълнено от постовия стрелочник, дежурният ръководител движение ползва пломбирания помощен бутон за съответното направление;

4. След влизане на влака постовият стрелочник, след като се убеди, че влакът е цял и открил дистанция, връща съответната коловозно-сигнална ръчка и стрелковите ръчки в основно положение; в разпоредителния апарат звъни звънец, дежурният ръководител движение връща разпоредителната ръчка в основно положение и звъненето в двата апарата се преустановява.

Чл. 130. Редът и манипулациите при изпращане на влак е както при приемане, но в този случай дежурният ръководител движение обръща

разпоредителната ръчка към "изход", а постовият стрелочник отваря изходния светофор.

Раздел V

Приемане и изпращане на влак по неправилен път при електромеханическа централизация с централен апарат

Чл. 131. За приемане на влак от неправилен път дежурният ръководител движение проверява свободността на коловоза и след като уведоми постовия стрелочник, че влакът идва по неправилен път, подготвя стрелките и обръща съответната коловозно-сигнална ръчка за "изход" до 30 градуса, за да провери подготовката на маршрута, с което блокира стрелковите ръчки на участващите стрелки в маршрута. Върху коловозно-сигналната ръчка се поставя забранително приспособление. След пристигането на влака цял и откриване на дистанция, дежурният ръководител движение нормализира електромеханическата централизация, като връща коловозно-сигналната ръчка в основно положение.

Чл. 132. За изпращане на влак по неправилен път се постъпва по аналогичен начин, като коловозно-сигналната ръчка се обръща за "вход".

Раздел VI

Приемане и изпращане на влак по неправилен път при електромеханическа централизация с разпоредителен апарат

Чл. 133. (1) За приемане на влак дежурният ръководител движение завърта разпоредителната ръчка на определения коловоз на 45 градуса за "изход". Стрелочникът чрез завъртане на съответната коловозно-сигнална ръчка за изход на 30 градуса проверява подготовката на маршрута, с което блокира стрелковите ръчки на стрелките в маршрута. Стрелочникът докладва на дежурния ръководител движение, без да отваря изходния сигнал, и на коловозно-сигналната ръчка се поставя забранително приспособление.

(2) След като се убеди, че пристигналият влак е цял и е открил дистанция, дежурният ръководител движение разпорежда на постовия стрелочник да постави коловозно-сигналната ръчка и стрелковите ръчки в основно положение. Дежурният ръководител движение с помощта на пломбируемия помощен бутон в разпоредителния апарат връща разпоредителната ръчка.

Чл. 134. За изпращане на влак по неправилен път се постъпва аналогично, като разпоредителната ръчка в централния апарат и коловозно-сигналната ръчка в изпълнителния апарат се обръщат за "вход".

Раздел VII

Работа с електромеханическа централизация с разпоредително-изпълнителен апарат

Чл. 135. За едната страна на гарата дежурният ръководител движение извършва всички манипулации по подготовката на маршрута както с централния апарат на електромеханическата централизация. За другата страна на гарата посредством разпоредителната половина на своя апарат той дава само разпореждания, а цялата останала дейност на подготовката на маршрута и отварянето на светофорите се извършва от постовия стрелочник посредством изпълнителния апарат в поста.

Раздел VIII

Маневра в гари с електромеханическа централизация

Чл. 136. Не се допуска обръщането на стрелките от централния апарат при извършване на маневра.

Чл. 137. В гари с електромеханическа централизация с централен апарат стрелките при маневра трябва да се обръщат от маневрени шкафове. Разрешението и уведомяването за завършване на маневрата се дава устно и чрез даване и връщане на маневра по електрически път.

Чл. 138. (1) При разрешаване на маневра дежурният ръководител движение обръща маневрената ръчка на 45 градуса, с което се изключва възможността за обръщане на стрелки от централния апарат. Той обръща на 45 градуса всички стрелкови ръчки, взимащи участие в маневрата, след което дообръща маневрената ръчка до 90 градуса и блокира стрелковите ръчки така, че те не могат да се върнат в основно положение.

(2) В поста светва бяла лампичка - "разрешена маневра". Постовият стрелочник възприема "маневреното положение" чрез ключа (бутона) на маневрения шкаф, с което се блокира маневрената ръчка в централния апарат.

(3) Стрелочникът обръща стрелките посредством ръчките на маневрения шкаф. Обръщането на стрелката се констатира със светенето на съответната контролна лампичка с жълта светлина. След това стрелочникът проверява и се убеждава по безспорен начин за необходимото положение на стрелката.

Чл. 139. (1) Връщането на "маневреното положение" се извършва чрез ключа (бутона) за възприетата маневра, с което деблокира маневрената ръчка в централния апарат. Дежурният ръководител движение връща маневрената и стрелковата ръчка в основно положение, а в маневрения шкаф бялата лампичка изгасва.

(2) Когато маневрената ръчка остане блокирана, дежурният ръководител движение разпломбира помощния бутон за местно обръщане и чрез него връща маневрената ръчка в основно положение.

Раздел IX

Повреди при електромеханическата централизация

Чл. 140. Когато при обръщане на стрелка червеното поле се задържи повече от 4 секунди и на ампермера се увеличи работният ток, това означава, че на стрелката има някакво препятствие (непочистена или заснежена), и стрелковата ръчка се връща обратно. Манипулацията се повтаря и когато стрелката отново не се обърне, стрелковата ръчка се поставя в изходно положение и стрелката се проверява на място. В случай че бялото поле не се появи и при връщане на стрелковата ръчка в изходно положение, тя се оставя на 45 градуса.

Чл. 141. (1) При срязване на стрелка на контролното прозорче се появява червен цвят и звъни звънец. Дежурният ръководител движение поставя забранително приспособление, след което разпломбира капачката на бутона за изключване на "звънец стрелки", разпорежда железопътното возило да се изтегли извън стрелката по посока на езиците и постъпва по начина, установен в чл. 140 на тези правила.

(2) Дежурният ръководител движение пристъпва към възстановяване контролата на стрелката, (след като се провери състоянието ѝ за наличие на повреди от представители от железен път, осигурителната техника и гаров служител, отразено по съответния ред), като обръща два пъти стрелковата ръчка и следи на контролното прозорче появяването за момент на бяло поле, което е указание, че същите достигат до крайно положение. След това сменя предпазителя на контролния ток на съответната стрелка.

(3) Когато бъде срязана стрелка при отворен входен сигнал, дежурният ръководител движение или постовият стрелочник връща коловозно-сигналната ръчка на 45 градуса и взема мерки за спиране на влака, независимо че входният светофор автоматично се затваря.

(4) Когато при обръщане на стрелковата ръчка не се появи за момент бяло поле на контролното прозорче и амперметърът на работния ток не показва никаква стойност, се счита, че е изгорял предпазителят на работния ток на съответната стрелка. Предпазителят се сменя при свободна стрелка и предварително изваден предпазител на контролния ток.

Чл. 142. При обръщане на стрелка с курбел задължително се свалят предпазители за работния и контролния ток. След възстановяване работата на стрелката пръв се поставя предпазителят на работния ток.

Чл. 143. Когато след обръщане на коловозно-сигналната ръчка на 90 градуса не се открие разрешителния сигнал на светофора, ръчката се връща на 45 градуса и влаковете се приемат с поканителен сигнал и изпращат със заповед образец П-А, по реда определен в Правила за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт на Генералния директор.

Чл. 144. Когато след преминаването на влака по маршрута и освобождаването на контролираните участъци не може да се върне коловозно-сигналната ръчка в основно положение, дежурният ръководител движение след

проверка на движението на влака по маршрута ползва пломбирания помощен бутон.

Чл. 145. При изкуствена заетост на стрелката дежурният ръководител движение или постовият стрелочник, след като се е убедил по безспорен начин, че стрелката е свободна от возило и съседните ѝ дистанции са свободни, след заповед-разрешение от влаковия диспечер и направен запис в книгата за осигурителната техника, образец VII-51, ползва пломбируемия спомагателен стрелкови обръщателен бутон за обръщане на съответната стрелкова ръчка.

Чл. 146. При изкуствена заетост на коловоз или стрелка, когато дежурният ръководител движение или постовият стрелочник след проверка е установил по безспорен начин свободността им, въпреки че на коловозното табло светят червените лампички, за приемането на влак ползва поканителният сигнал, а за изпращането връчва заповед образец II-A, по реда определен в Правила за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт на Генералния директор.

Чл. 147. При загуба на контрола или изкуствена заетост на стрелка от даден маневрен район връщането на маневрено положение от дежурния ръководител движение се извършва с помощта на пломбирания помощен бутон.

Глава тринадесета

РЕЛЕЙНА УРЕДБА ЗА КЛЮЧОВА ЗАВИСИМОСТ НА СТРЕЛКИТЕ С ВХОДНИТЕ И ИЗХОДНИТЕ СИГНАЛИ

Раздел I

Устройство на релейна уредба за ключова зависимост

Чл. 148. (1) Релейната уредба за ключова зависимост е гарова блокировка за осигуряване на взаимно и принудително заключване на стрелките и сигналите с ръчно обръщане на стрелките.

(2) Бравите на кабинните апарати и електрическите колонки не допускат изваждане на ключа при разрешаващо положение на сигналите.

Чл. 149. Функционалните възможности на релейната уредба за ключова зависимост са:

1. Разпореждане за подготовка на маршрут;
2. Ръчно обръщане и заключване на стрелката с ръчна стрелкова заключалка и контрол върху положението на стрелките, съгласно "Инструкция за експлоатация на ръчните стрелкови заключалки, на бравите на вагоноизхвъргачките, на бравите на изпълнителните апарати на релейната уредба за ключова зависимост, на електрическите стрелкови заключалки и на ключовете им в експлоатационните пунктове", утвърдена от Генералния директор;
3. Блокиране на ключа от електрическата брава, при условие че стрелката е включена в маршрут или е охраняваща;
4. Откриване или закриване на сигнал;

5. Обвръзка с устройствата за контрол и блокировка на междугарието;
6. Индикация за моментното състояние на релейната уредба за ключова зависимост.

Чл. 150. (1) При дежурния ръководител движение има разпоредителен апарат с коловозно табло.

(2) На таблото е изобразено коловозното развитие на гарата, като по средата върху всеки приемно-отправен коловоз има коловозен бутон, от двете страни на който са монтирани светлини. Над същите със стрелка е означено за коя посока на движението е нареден маршрутът "вход" или "изход".

(3) На таблото, извън стрелковите гърловини, пред първата входна стрелка има по една дистанционна лампа. До всяка дистанционна лампа от дясната страна по посока на движение на влака са монтирани по два бутона съответно за "вход" или "изход".

(4) На таблото има и по един повторител на всеки входен светофор, поканителен сигнал и изходен светофор.

(5) На разпоредителния апарат има следните бутони:

1. Отваряне на изходен сигнал - непломбируем;
2. Затваряне на входен или изходен сигнал при необходимост, пломбируем;
3. Помощен бутон за нормализиране на разпоредителния апарат - пломбируем.

Чл. 151. (1) В стрелковия пост има изпълнителен апарат с необходимия брой коловозни ръчки и брави за апаратните ключове; към апаратните ключове посредством метални халки са прикрепени стрелковите ключове.

(2) На коловозното табло е изобразено коловозното развитие на гърловината, като пред първата входна стрелка са монтирани две лампички (светодиоди) съответно за "вход" и "изход". Те светят поотделно, в зависимост от това дали е дадена заповед за "вход" или "изход". В изпълнителния апарат има прозорчета с флагчета, като на бялото поле е написан номерът на коловоза, за който е дадена заповед.

(3) На таблото има и по един повторител на входния светофор с поканителен сигнал, с предупредителен сигнал и изходните светофори.

(4) Изпълнителният апарат има следните бутони:

1. Отваряне на сигнал - за отваряне на входен светофор;
2. Затваряне на сигнал - пломбируем, за затваряне на отворен светофор при необходимост;
3. Помощен бутон - пломбируем, за нормализиране на изпълнителните апарати;
4. Поканителен сигнал - пломбируем, с брояч, за отваряне на поканителния сигнал от постовия стрелочник в случаите, когато не може да отвори редовен входен сигнал.

Раздел II

Работа с релейна уредба за ключова зависимост на стрелките с входни и изходни светофори

Чл. 152. (1) За приемане на влак дежурният ръководител движение проверява незаетостта на коловоза, на който ще се приеме влакът, нарежда на стрелочника писмено и дава заповед за вход посредством разпоредителния апарат, като издърпва едновременно съответния коловозен бутон и бутона за "вход" от направлението.

(2) Дадена заповед за приемане на влак става като на изпълнителния апарат в поста се подаде сигнал чрез звънец, светне лампичката за "вход" на коловозното табло, а на прозорчето на номератора се открива номер на коловоза, на който ще се приеме влакът.

(3) Стрелочникът подготвя и заключва всички стрелки, взимащи участие в зададения маршрут. Постава ключовете в съответните брави на изпълнителния апарат и ги завъртва. След това накланя (завъртва) коловозната ръчка на страната към определения коловоз, с което блокира стрелковите ключове в изпълнителния апарат, и спира звъненето на звънеца, след което открива входен сигнал чрез бутон за „вход“.

(4) След влизане на влака в гарата и откриване на задна дистанция се нормализира релейната уредба за ключова зависимост.

(5) При изпращане на влак дежурният ръководител нарежда устно и дава заповед за изход посредством разпоредителния апарат, като издърпва едновременно съответния коловозен бутон и бутона за „изход“ за направлението, и се постъпва по начин съгласно ал. ал. 2 и 3. След като стрелочникът подготви стрелките и изпълни заповедта за изход, на пулта при дежурния ръководител движение светва лампа "изпълнена заповед". Изходният сигнал се открива от дежурния ръководител движение.

(6) След изпращането на влака и нормализиране на релейната уредба за ключова зависимост стрелочникът връща коловозната ръчка в нормално положение.

(7) При повреда на релейната уредба за ключова зависимост се използват съответните помощни бутони, а поканителен сигнал при необходимост се използва от стрелочника по установения ред.

Раздел III

Работа с релейна уредба за ключова зависимост при приемане и изпращане на влаковете по неправилен път

Чл. 153. (1) За приемане на влак, след като провери свободността на коловоза и писмено нареди на стрелочника за приемането на влака по неправилен път, дежурният ръководител движение дава заповед за "изход" от коловоза, на който ще бъде приет влакът, чрез издърпване на съответните бутони.

(2) Стрелочникът, след като прекрати маневрата и провери свободността на коловозите и дистанциите, завърта (накланя) коловозната ръчка, с което при дежурния ръководител движение светва индикация "изпълнена заповед" (маршрутът готов).

(3) За изпращане на влак по неправилен път се постъпва по начина съгласно ал. 1 и ал. 2, като дежурният ръководител движение дава заповед за "вход" на коловоза, откъдето ще бъде изпратен влакът.

(4) След пристигане или заминаване на влака релейната уредба за ключова зависимост се нормализира чрез използване на съответните помощни бутони и стрелките се привеждат в нормалното им положение.

Раздел IV

Пултове за управление на светофори

Чл. 154. (1) Гарите без осигурителна техника се съоръжават с пултове за управление на входен, предупредителни и/или изходен светофор.

(2) Пултът за управление на светофорите има:

1. Бутон за откриване на сигнал;
2. Бутон за закриване на сигнал;
3. Ключ за даване на вход и/или изход за главен или отклонителен коловоз;
4. Бутон за поканителен сигнал с брояч - пломбируем;
5. Индикация на показанията на всички светлини на светофора.

(3) Техническите условия, на които трябва да отговаря пултът за управление на входните светофори, са:

1. Отварящите се части да имат приспособления за пломбиране;
2. Да може да дава показания по обикновената или по скоростната сигнализация;
3. Да може да дава вход и/или изход в/от права или в/от отклонение, като е осъществена зависимост между стрелките и сигналите и да бъде изградена визуализация при дежурния ръководител движение, която да дава информация за състоянието на пулта за управление на входните светофори в постове;
4. Да гарантира автоматично затваряне на редовните сигнали посредством система за установяване наличието на влак;
5. При изгаряне на светофорните лампи на зелените или жълтите светлини да преминава автоматично в забранително показание;
6. Да може да дава поканителен сигнал с мигаща светлина;
7. Поканителният сигнал да се дава само докато е издърпан или натиснат бутонът;
8. С пулта за управление на входен светофор се осъществява зависимост с прелезно устройство в района на гарата;
9. С пулта за управление на изходен светофор се осъществява зависимост с прелезните устройства в района на гарата и с АПУ в участъка между входния и предупредителния сигнал, както и с междугаровата осигурителна техника.

(4) В случаите по т.8 и т.9 от ал. 3, бутоните за управление на АПУ и междугаровата осигурителна техника може да бъдат монтирани на пулта за управление на сигналите.

Чл. 155. Редът и начина за работа с пулт за управление на светофори се регламентира в инструкцията, одобрена от Генерален директор.

Глава четиринадесета **ГЪРБИЧНИ АВТОМАТИЧНИ ЦЕНТРАЛИЗАЦИИ**

Чл. 156. Гърбичните автоматични централизации осигуряват:

1. Автоматично подреждане на маршрутите за отцепите от състав при допустимата максимална скорост на разпускане и допускат при необходимост преминаване към приоритетно индивидуално управление на стрелки и сигнали, но изключват възможността за обръщане на стрелки под състава;

2. Автоматично регулиране скоростите на отцепите, като изключват възможността за удари между тях; при необходимост допускат преминаване към полуавтоматично или към ръчно регулиране на скоростите, което е приоритетно при изпълнение на командите от гърбичните автоматични централизации;

3. Контрол за запълването и максималното уплътняване на коловозите в разпределителния парк;

4. Регистриране на действителната реализация на разпускането с възможност за разпечатка.

Чл. 157. Функционалните възможности са регламентирани в инструкцията за работа с гърбичните автоматични централизации, утвърдена от Генералния директор.

Глава петнадесета **РАЗДЕЛНИ ПОСТОВЕ**

Чл. 158. В една от прилежащите гари при дежурния ръководител движение се извежда информация за състоянието на апаратурата на разделен пост без дежурен ръководител.

Чл. 159. При разделните постове без дежурен ръководител движение проходните и предупредителните светофори трябва да светят с разрешително показание за установеното направление.

Чл. 160. Прилежащите части от междугарието към съседните гари при разделен пост без дежурен ръководител движение трябва да се съоръжават с устройства за контрол на свободността им.

Чл. 161. (1) Поканителният сигнал при разделен пост с дежурен ръководител движение се отваря от дежурния ръководител движение при невъзможност да се отвори редовно разрешително показание.

(2) При разделен пост без дежурен ръководител движение поканителният сигнал се отваря автоматично при изгоряла лампа на разрешителното показание на проходния сигнал и изпълнени всички условия за разрешително показание.

ДЯЛ ТРЕТИ ОСИГУРИТЕЛНА ТЕХНИКА В МЕЖДУГАРИЕТО

Глава шестнадесета АВТОМАТИЧНА БЛОКИРОВКА

Раздел I Общи положения

Чл. 162. (1) Автоматичната блокировка е система за безопасност на движението при обективен контрол за свободността на междугарието.

(2) Видовете автоматична блокировка са:

1. С проходни сигнали - когато междугарието е разделено на блок-участъци;
2. Без проходни сигнали - когато междугарието представлява един блок-участък;

(3) При ново строителство на автоматична блокировка на двойни жп линии тя, както и гаровите централизации трябва да осигуряват двупосочно движение на влаковете по двата текущи пътя.

Чл. 163. Автоматичната блокировка не трябва да допуска:

1. Отваряне на изходен или проходен сигнал при наличие на железопътно возило на ограданото от тях междугарие или блок-участък;
2. Отваряне на насрещен изходен сигнал за текущ път от гарата при отворен изходен сигнал за същия текущ път от съседната гара.

Чл. 164. Информация за положението и състоянието на автоматичната блокировка за всеки текущ път в междугарието дават светлинните изображения на светосхемното табло, гаровия пулт или монитора.

Чл. 165. В участъците с автоматична блокировка с проходни сигнали всички прелези трябва да се съоръжават с автоматични прелезни устройства.

Чл. 166. Стрелките, намиращи се на текущия път на междугарията, се обвързват с автоматичната блокировка, така че отварянето на най-близкия предходен проходен или изходен светофор е възможно само при основно и заключено положение на тези стрелки.

Чл. 167. При проходните сигнали на автоматичната блокировка трябва да са монтирани телефони за връзка с дежурните ръководители движение в двете съседни гари или с влаковия диспечер.

Чл. 168. С подготовката на маршрута за заминаване на влак посоката на автоматичната блокировка трябва да се сменя автоматично (ако е необходимо), след което се отваря изходният светофор. Посоката на автоматичната блокировка трябва да може да се сменя и самостоятелно.

Чл. 169. При обръщане посоката на автоматичната блокировка с проходни сигнали трябва автоматично да светват насрещните проходни светофори, а светофорите за обратното направление да изгасват.

Чл. 170. Изолиране на автоматичната блокировка за определен период се извършва по схеми, одобрени от директора на отдел СТЕ поделение СТ при ДП НКЖИ и разрешение от Генерален директор на ДП НКЖИ.

Чл. 171. Когато движението на влаковете се осъществява чрез автоматична блокировка, изпращането на влак се осъществява от коловоз, който е съоръжен с индивидуален или групов изходен светофор.

Раздел II

Автоматична блокировка с проходни сигнали

Чл. 172. При автоматичната блокировка с проходни сигнали междугарието е разделено на блок-участъци, оградени от двете страни с проходни, входни и изходни сигнали, даващи показания по скоростната сигнализация. Те се затварят автоматично при навлизането на влак в ограждания от тях участък. Дължината на блок-участъка не може да бъде по-малка от предсигналното спиращо разстояние.

Чл. 173. Върху изображението на текущите пътища на светосхемното табло или пулт-таблото извън изображенията на входните светофори за всяко междугарие (направление) има по две светлинни индикации - за първия и втория прилежащи към гарата блок-участъци, които при заетост светят с червена светлина.

Чл. 174. Върху изображението на текущите пътища или встрани от тях за всяко междугарие след светлинните ивици за прилежащите два блок-участъка има по две стрелки, които показват направлението на автоматичната блокировка ("Приемане" или "Изпращане") за съответния текущ път.

Чл. 175. Когато на междугарието на съответния път няма возило, стрелката, показваща направлението на автоматичната блокировка, свети с жълта светлина, а когато е заето - свети с червена светлина. Стрелката "Изпращане" се променя от жълто на червено с нареждане на изходен маршрут и отваряне на изходния сигнал в изпращащата гара. В същото време в приемащата гара стрелката "Приемане" се променя от жълто на червено.

Чл. 176. Стрелките "Приемане" и "Изпращане" се променят от червено на жълто, когато последният влак пристигне цял в една от гарите и не е нареден изходен маршрут в изпращащата гара.

Чл. 177. След отмяна на неизползван изходен маршрут блокировката автоматично се нормализира.

Чл. 178. Автоматичната блокировка с проходни сигнали може да бъде допълнена и с подсистема за контрол и диагностика на устройствата ѝ, чрез която се осигурява непрекъснат контрол за техническото състояние на апаратурата.

Чл. 179. При повреда на автоматичната блокировка трябва да се преминава към телефонния способ за осигуряване движението на влаковете и те се движат само на междугарово разстояние.

Чл. 180. Автоматичната блокировка за даден текущ път се счита за повредена в случаите на:

1. Невъзможност да се смени направлението (посоката) на движение на влаковете по съответния път;
2. "Зает" блок-участък, въпреки че същият е свободен от железопътно возило;
3. Изгаснали светлини или повреда на проходни светофори на автоматичната блокировка;
4. Констатиране на нарушена шунтова чувствителност на релсова верига на блок-участък.

Чл. 181. Действието на автоматичната блокировка за даден текущ път се прекратява в случаите на:

1. Откриване на временен пост между две съседни гари;
2. Изпращане на работен влак до определено място на междугарието с връщане обратно в гарата на изпращането;
3. Невъзможност в гарата на изпращане да се отвори изходният светофор;
4. Констатиране от техническия персонал на неизправности, създаващи предпоставки за нарушаване нормалното действие на апаратурата ѝ;
5. Движение на влак с вагоните напред.

Чл. 182. При прекъсване действието на съобщителните връзки, но при изправно действие на автоматичната блокировка, движението на влаковете трябва да се извършва по контролните индикации и по сигналите на автоматичната блокировка.

Чл. 183. При повреда на автоматичната блокировка на единия текущ път на двупътна (много пътна) железопътна линия, когато е съоръжена с устройства, позволяващи двупосочно движение на влаковете по условията на единична железопътна линия, може да не се преминава на телефонен способ за осигуряване движението на влаковете по пътя с повредена автоматичната блокировка, а те да се движат по пътищата с изправна автоматична блокировка двупосочно.

Чл. 184. При повреда на гаровата централизация в една от гарите водеща до невъзможност да се отвори изходен сигнал, но при изправно действие на автоматичната блокировка, се преминава на телефонен способ за осигуряване движението на влаковете между тези гари. Съседната гара, след като е осигурила движението на влака със съответните телефонограми, го изпраща с редовен изходен сигнал.

Чл. 185. В участък с автоматична блокировка с проходни сигнали не се допуска движението на влак с неприкачен бутащ помощен локомотив с връщане в гарата на изпращането.

Раздел III

Автоматична блокировка без проходни сигнали с броячи на оси

Чл. 186. Автоматична блокировка без проходни сигнали с броячи на оси е комплекс от броячни точки, аритметично устройство и релейна апаратура в гарите.

Чл. 187. Броячните точки се монтират на едната релса, както следва: за еднопътни участъци и двупътни участъци с обезличено движение - при входния сигнал; за двупътни участъци със специализирано движение (без обезличаване) – при изолирания настав на последната по хода на влака релсова верига при режим "Изпращане", а при режим "Приемане" - при входния сигнал.

Чл. 188. Информацията за преминалите през броячната точка колооси на железопътните возила се предава на броячното аритметично устройство, обработва се и след сравняване на броя на влезлите и излезлите колооси, резултатът се редуцира при нулева разлика като "свободно междугарие" или в останалите случаи - като "заето междугарие".

Чл. 189. Релейната апаратура за автоматична блокировка е в режим "Нормално състояние" при свободно направление и отсъствие на заключен изходен маршрут.

Чл. 190. Нормалното състояние на автоматичната блокировка без проходни сигнали с броячи на оси се изобразява със стрелки за посоката на движение в междугарието "Изпращане" и "Приемане", като направлението на автоматичната блокировка и свободността на междугарието се указва с постоянно светеща жълта светлина.

Чл. 191. Информацията за състоянието на междугарието за гарите, в които е монтирано броячно аритметично устройство, се изобразява при свободно междугарие с жълта, а при заето междугарие - с червена светлина.

Чл. 192. (1) Смяната на направлението на автоматичната блокировка без проходни сигнали с броячи на оси се извършва съгласно чл. 168.

(2) За гарите на двойни железопътни линии със специализирано движение (без обезличаване) смяната на направлението за всеки текущ път се извършва само индивидуално.

Чл. 193. (1) Наличие на заключен изходен маршрут привежда автоматичната блокировка от режим "Нормално състояние" в режим "Предварително блокирано направление".

(2) В режим "Предварително блокирано направление" дежурният ръководител в гарата на "Изпращане" може да отмени изходния маршрут по условията на инструкцията за работа със съответния тип осигурителна техника, в резултат, на което блокировката автоматично се нормализира. Това позволява пренареждане на изходен маршрут от друг коловоз, както и повторно отваряне на изходния сигнал.

Чл. 194. (1) В режим "Предварително блокирано направление" индикацията на стрелките за посоката е: в гарата на "Приемане" - червена постоянна светлина, а в гарата на "Изпращане" - червена мигаща светлина.

(2) В гарата на "Изпращане" индикацията се променя в постоянно светеща червена светлина (блокирано направление на автоматичната блокировка), след като влакът заеме последният по маршрута си контролиран гаров участък.

Чл. 195. (1) При извършване на маневра или придвижване на подвижен железопътен състав извън входния сигнал автоматичната блокировка без проходни сигнали с броячи на оси преминава в режим "Блокирано направление" със съответната индикация - червена постоянна светлина, след излизане зад броячната точка на входния светофор.

(2) След прибиране на маневрата или подвижния състав в една от гарите и освобождаване на междугарието, блокировката автоматично се нормализира.

Чл. 196. Когато апаратурата на броячите на оси не се нулира и автоматичната блокировка остане в режим "Блокирано направление", индикацията за междугарието показва "заето междугарие", дежурният ръководител движение уведомява за това съседната гара и влаковия диспечер.

Чл. 197. Апаратурата за броячи на оси трябва да има функция за принудително възстановяване (нулиране) чрез пломбируем бутон БНБ или контролируема команда, в зависимост от типа на действащата в гарата осигурителна техника.

Чл. 198. Автоматичната блокировка без проходни сигнали с броячи на оси за даден текущ път трябва да се счита за повредена при:

1. Невъзможност да се смени направлението (посоката) на автоматичната блокировка при изпращане на влак;

2. Блокирано направление, въпреки че междугарието е свободно от железопътно возило;

3. Невъзможност да се нормализира апаратурата на автоматичната блокировка от режим "Блокирано направление" въпреки ползването на пломбируем броячен нулиращ бутон;

4. Наложило се повторно ползване на пломбирания с временна пломба броячен нулиращ бутон за първия следващ влак след пристигането му цял в едната от двете гари на същия път и междугарие.

Чл. 199. Действието на автоматичната блокировка без проходни сигнали с броячи на оси, за даден текущ път, се прекратява игнорира при:

1. Повредена автоматичната блокировка без проходни сигнали с броячи на оси;

2. Откриване на временен пост между двете съседни гари;

3. Повреда на осигурителната техника в гарата на изпращане, когато не може да се отвори изходният светофор;

4. Движение на сваляеми от пътя железопътни возила;

5. Извършване на строително-ремонтни и монтажни работи по железния път в района, където е монтирана апаратурата за броячи на оси.

Чл. 200. Работен влак или състав с помощен бутащ неприкачен локомотив в междугарието, оборудвано с автоматична блокировка без проходни сигнали с броячи на оси, се изпраща с редовен изходен сигнал.

Чл. 201. При движение на сваляеми от пътя возила в междугарията, оборудвани с автоматична блокировка без проходни сигнали с броячи на оси, действието на автоматичната блокировка се прекратява игнорира и възстановява със заповед на старши влаковия диспечер.

Чл. 202. Всички неизправности в работата със системата "Автоматична блокировка без проходни сигнали с броячи на оси" се отразяват в книга образец VII-51.

Чл. 203. Строително-ремонтни и монтажни работи по железния път в района, където е монтирана апаратурата за броячи на оси, се извършват задължително под контрола на механик по осигурителната техника.

Чл. 204. (1) Оперативни "прозорци" за работа по железния път в зоната на броячните точки се разрешават след задължително вписване от заявителя в книгата за диспечерски заповеди за осигурено присъствие на механик по осигурителната техника.

(2) След завършване на работата заявителят на оперативния "прозорец" уведомява за това механика по осигурителната техника.

(3) Механикът ОТ извършва необходимото по монтажа на броячните точки, настройва апаратурата и отправя искане към дежурния ръководител движение за нулиране на броячите на оси по реда, определен в инструкцията за работа със системата автоматична блокировка без проходни сигнали с броячи на оси.

(4) След нормализиране на автоматичната блокировка заявителят закрива оперативния "прозорец" в книгата за диспечерски заповеди, а дежурният ръководител движение осигурява движението на влаковете със системата "Автоматична блокировка без проходни сигнали с броячи на оси".

Чл. 205. Най-малко 10 дни преди механизирано подновяване на железния път и 5 дни преди пресяване, подбиване и смяна на релса регионалното поделение по железния път с телеграма уведомява регионалното поделение за сигнализация и телекомуникации за датата, часа и мястото на работата.

Чл. 206. При аварийна смяна на релси, засягащи броячна точка, диспечерът на регионалното поделение по железния път уведомява диспечера на регионалното поделение за сигнализация и телекомуникации по телефона за осигуряване представител на мястото за смяна на релсата.

Глава седемнадесета **ПОЛУАВТОМАТИЧНА БЛОКИРОВКА**

Чл. 207. Полуавтоматичната блокировка е техническо средство за осигуряване движението на влаковете между две съседни гари на междугарово разстояние. Съседните гари са съоръжени с осигурителна техника, като показанията на изходните им сигнали са в зависимост от блокировката и могат да се отварят само когато насрещната гара даде съгласие по електрически път за приемане на влак. Действието на входните сигнали е независимо от полуавтоматичната блокировка.

Чл. 208. Устройствата на полуавтоматичната блокировка не трябва да допускат:

1. Отваряне на изходен светофор докато полуавтоматичната блокировка не е нормализирана и срещуположната гара не е дала съгласие;

2. Повторно даване на съгласие докато полуавтоматичната блокировка не е нормализирана;

3. Едновременно даване на съгласие от две съседни гари за един и същ текущ път;

4. Даване на насрещно съгласие при изваден ключ-жезъл.

Чл. 209. Когато движението на влаковете се осигурява чрез полуавтоматичната блокировка, изпращане на влак се разрешава само от коловоз, който е съоръжен с индивидуален или групов изходен светофор.

Чл. 210. При двупътни и с повече текущи пътища железопътни линии движението на влаковете се осигурява чрез полуавтоматичната блокировка, по всеки текущ път, двупосочно.

Чл. 211. Стрелките в междугарие, охраняващите ги вагоноизхвъргачки и стрелките от страна на железопътните линии трета категория се обвързват с полуавтоматичната блокировка.

Чл. 212. Устройствата на полуавтоматичната блокировка могат да имат следните допълнителни функционални възможности:

1. Повторно отваряне на изходен светофор, затворен в резултат на кратковременно нарушаване на условията за безопасност;

2. При погрешно отворен изходен светофор и неизползван маршрут, отваряне на необходимия друг изходен светофор, без използване на нормализиращ бутон на полуавтоматичната блокировка.

Чл. 213. (1) Основните възли, от които е изградена системата на полуавтоматичната блокировка, са:

1. Комплекти релейна апаратура за всяко направление, разположени в специален пломбируем шкаф или релейно помещение;

2. Бутони за работа със системата;

3. Светлинна индикация и звукова сигнализация за състоянието на апаратурата;

4. Ключ-жезли.

(2) Бутоните, индикациите, звуковата сигнализация и ключ-жезлите се намират съответно на централни (разпоредителни) апарати, кутии, пултове, светосхемни табла или монитори при дежурния ръководител движение.

(3) Бутоните на полуавтоматичната блокировка са със следното предназначение:

1. Бутон "даване съгласие" - за даване на съгласие за приемане на влак от съседната гара и за даване на насрещно съгласие;

2. Бутон "отмяна на съгласие" - за отмяна на дадено съгласие от гарата, която е дала съгласие, преди то да е използвано;

3. Бутон "пътно пристигане" - за потвърждаване пристигането на влака цял в приемащата гара, с което апаратурата на полуавтоматичната блокировка в двете гари се нормализира;

4. Бутон "нормализиращ бутон" - пломбируем, с брояч и служи за подготовка на апаратурата на полуавтоматичната блокировка за нормализиране от приемащата гара, след което се ползва бутон "пътно пристигане", когато:

а) изходният светофор в отправната гара е отварян, но влакът няма да замине;

б) заминалият влак се е върнал от междугарието обратно в изпращащата гара по някаква причина;

в) полуавтоматичната блокировка не може да се нормализира само с използване на бутон "пътно пристигане";

г) за нормализиране на апаратурата на полуавтоматичната блокировка в отправната гара, когато това не е станало след използване на бутон "пътно пристигане" в приемащата гара;

д) по искане на механика за нормализиране на системата при регулиране светлините на изходни светофори, за ремонт и проби;

(4) В някои електрически централизации бутоните по ал. 3 са общи за всички направления на полуавтоматичната блокировка, като има и индивидуални бутони за съответното направление. Манипулациите се реализират при едновременно ползване на общ и индивидуален бутон.

(5) Информация за състоянието на всеки комплект полуавтоматична блокировка се дава чрез светлинна индикация и звукова сигнализация със следните указания:

1. "Дадено съгласие" - свети с бяла (жълта) светлина и означава, че е дадено съгласие на съседната гара;

2. "Получено съгласие" - свети с бяла (жълта) светлина и означава, че е получено съгласие от съседната гара;

3. "Дадено заминаване" - свети с червена постоянна светлина и означава, че е отворен изходен светофор, изваден ключ-жезъл за работен влак, както и изгорял предпазител на местната батерия;

4. Когато индикацията "Дадено заминаване" свети с червена мигаща светлина, означава, че е реализирана функционална възможност за повторно отваряне на изходния сигнал;

5. "Получено заминаване" - свети с червена светлина от момента на отваряне на изходния светофор от съседната гара;

6. Индикация „пътно пристигане” се подава с червената мигаща индикация „получено заминаване”, след пристигане на влака цял в гарата, приет с редовен входен или поканителен сигнал и придружена с прекъснат звуков сигнал;

7. "Насрещно съгласие" - свети с бяла (жълта) светлина и означава, че е дадено условно съгласие на съседната гара за изпращане на влак от нея, след освобождаването на междугарието от влака, заминал към нея;

8. В гари без отделна индикация за насрещно съгласие този режим се осъществява чрез мигаща индикация "Дадено съгласие".

Чл. 214. (1) Към всеки комплект полуавтоматична блокировка са монтирани ключ-жезли за движение на работен влак до определено място на междугарието с връщане обратно в гарата на изпращането.

(2) В гари, които дават бутащ помощен локомотив до определено място на междугарието с връщане обратно в гарата на изпращане, е монтиран и ключ-жезъл за бутащ помощен локомотив. Този ключ-жезъл е с червен цвят.

(3) Всеки ключ-жезъл носи надпис за предназначението, направлението и за пътя, който обслужва.

(4) Изваждането на ключ-жезъла от бравата му е възможно само след като се получи съгласие от съседната гара.

(5) При изпращане на влак от гара до определено място на междугарието с връщане обратно в същата гара след изваждане на ключ-жезъла апаратурата на полуавтоматичната блокировка преминава в режим "Дадено заминаване", а в гарата, дала съгласие, режимът не се променя.

(6) След връщането и приемането на влака цял в гарата дежурният ръководител движение получава от машиниста ключ-жезъла, поставя го в бравата му и го завърта, при което полуавтоматичната блокировка преминава отново в режим "Получено съгласие" и след отмяната му системата се нормализира.

(7) За изпращане на влак с бутащ помощен локомотив до определено място на междугарието с връщане обратно в гарата на изпращането, преди да се отвори изходният светофор, дежурният ръководител движение изважда ключ-жезъла и го предава на машиниста на бутащия локомотив. Полуавтоматичната блокировка се нормализира след пристигане на влака цял в съседната гара, връщане на бутащия помощен локомотив в гарата на изпращането, поставянето и завъртането на ключ-жезъла в бравата му.

(8) Чрез ключ-жезъла за работен влак на междугарие са обвързани с полуавтоматичната блокировка и стрелките на междугарие, като ключът на бравата е вързан към ключ-жезъла чрез заварена метална халка.

Чл. 215. (1) Полуавтоматичната блокировка трябва да се счита за повредена, когато:

1. Не може да се даде или получи съгласие за приемане или изпращане на влак, въпреки че междугарието е свободно;

2. Не може да се отвори изходният светофор, въпреки че има получено съгласие от съседната гара;

3. Изходният светофор се затвори (поради някаква причина), полуавтоматичната блокировка остане блокирана и не може да се нормализира с използване на "нормализиращ бутон" в двете гари;

4. След пристигането на влака цял в приемащата гара не може да се даде "Пътно пристигане", въпреки че е използван и "нормализиращ бутон";

5. След нормализиране на ПАБ с НБ и след повторно отваряне на изходния сигнал същият се затвори отново;

6. Се наложи повторно ползване на пломбирания с временна пломба НБ за първия следващ влак след пристигането му, цял в едната от двете гари на същия път и междугарие.

(2) В случаите по ал. 1 действието на полуавтоматичната блокировка се прекратява и се преминава на телефонен способ за осигуряване движението на влаковете, а "нормализиращите бутони" на полуавтоматичната блокировка се

пломбират с временни пломби и се забранява ползването им до идването на механик по осигурителната техника в една от гарите.

(3) Когато по индикациите няма видими причини за повреда на осигурителната техника и полуавтоматичната блокировка, по време на осигуряване на движението на следващия влак по телефонен способ в същото направление дежурният ръководител движение прави опит за отваряне на изходния светофор, като иска съгласие и чрез полуавтоматичната блокировка:

1. Когато изходният светофор се отвори, заповед образец II-A, определен в Правилата за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт на Генералния директор, не се връчва; по същия начин се постъпва и когато видимата причина отпадне;

2. Когато за следващия влак изходният светофор не може да се отвори, повече с бутоните на полуавтоматичната блокировка не се работи и се чакат указанията на механик по осигурителната техника, които се вписват от него в книгата за осигурителната техника, образец VII-51;

3. През времето, когато движението на влака се осигурява по телефонен способ и се прави опит за отваряне на изходен светофор, насрещно съгласие не се иска и не се дава.

(4) Получаването на съгласие, последвано от отварянето на редовен изходен светофор, е показател, че причината, която е пречела на нормалната работа на полуавтоматичната блокировка при пломбирани НБ в двете гари, вече не съществува и полуавтоматичната блокировка трябва да се счита за изправна. В този случай се преминава към осигуряване движението на влаковете чрез полуавтоматичната блокировка, без да се изчаква отговор на бележката в книгата за осигурителната техника, образец VII-51, от механик по осигурителната техника.

(5) На двойни участъци със специализирано движение (без обезличаване) при повреда на полуавтоматичната блокировка в единият текущ път, но с възможност за даване на съгласие и отваряне на редовен изходен светофор в другия текущ път се преминава на телефонен способ за осигуряване движението на влаковете само по текущия път, за който полуавтоматичната блокировка не работи.

(6) При повреда на полуавтоматичната блокировка по единия текущ път на двупътна железопътна линия и когато по нея е въведено двупосочно (обезличено) движение на влаковете по двата пътя по условията на единична железопътна линия, може да не се преминава на телефонен способ за осигуряване движението на влаковете по пътя с повредена полуавтоматична блокировка, а влаковете да се движат двупосочно по пътя с изправна полуавтоматична блокировка.

Чл. 216. Изолиране на полуавтоматичната блокировка за определен период се извършва чрез преустройство на осигурителната техника по схеми, одобрени от директора на поделение СТ и разрешение на Генералния директор.

Чл. 217. Забранява се да се регулират светлините на изходен светофор на коловоз, на който предстои да се приеме влак от срещуположната страна, или

на коловоз, от който предстои да замине влак. Забранява се да се регулират светлините на светофор, участващ в маршрут на влак или маневра.

Глава осемнадесета

ДИРЕКТНА ОБВРЪЗКА МЕЖДУ ОСИГУРИТЕЛНА ТЕХНИКА НА ДВЕ ГАРИ

Чл. 218. (1) Директна обвръзка между две гари се използва, когато:

1. Входните светофори на двете съседни гари са разположени на една линия;
2. Между входните светофори на двете съседни гари има контролиран участък с дължина, по-малка от предсигнално спиращо разстояние;
3. Между входните светофори на двете съседни гари има контролиран участък с дължина, равна или по-голяма от спиращото разстояние, но няма предупредителни светофори.

(2) В случаите по ал. 1 предупредителен на входния светофор е изходният светофор на всяка от двете гари.

(3) По т. 1 и 2 от ал. 1 изходен сигнал се отваря само когато входният светофор на съседната гара е отворен с редовно показание или с поканителен сигнал.

(4) По т. 3 на ал. 1 изходният сигнал може да бъде отворен, без да е отворен входният сигнал на съседната гара.

ДЯЛ ЧЕТВЪРТИ

ТЕХНИЧЕСКИ СРЕДСТВА ЗА ОСИГУРЯВАНЕ БЕЗОПАСНО ДВИЖЕНИЕ НА ВЛАКОВЕТЕ И МАНЕВРЕНАТА РАБОТА В БОСОБЕНИ УЧАСТЪЦИ (ДИСПЕЧЕРСКИ ЦЕНТРАЛИЗАЦИИ)

Глава деветнадесета

МИНИМАЛНИ ФУНКЦИОНАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ НА ДИСПЕЧЕРСКИТЕ ЦЕНТРАЛИЗАЦИИ

Чл. 219. Диспечерските централизации са технически средства за оперативно управление на експлоатационната работа в железопътната мрежа.

Чл. 220. Устройствата на диспечерските централизации имат следните функционални възможности:

1. Централно диспечерско управление и контрол на стрелките и сигналите в определени гари и междугария от едно място - централен диспечерски пост, в участъците може да има гари на самостоятелно управление;

2. Възможност за предаване на гарите от централен диспечерски пост на резервно местно управление при необходимост;

3. Възможност за предаване на стрелките или част от тях в гарите за извършване на маневра на място - маневрено местно управление;
4. Възможност за даване на контролируеми команди;
5. Автоматично отпечатване на графика за движението на влаковете;
6. Автоматичен запис на всички операторски команди, информация за повреди и грешки и отпечатване на събитията;
7. Възможност за програмно нареждане на влакови и маневрени маршрути;
8. Въвеждане и автоматично пренасяне номерата на влаковете според движението им.

Чл. 221. Диспечерските централизации осигуряват конкретна информация за:

1. Режима на управление на гарата;
2. Заетостта на контролируемите участъци;
3. Наличието на маршрути и състоянието на сигналите в гарите;
4. Направление и състояние на автоблокировката;
5. Повреди;
6. Състоянието на прелезните устройства.

Чл. 222. Функционалните режими на работа, апаратурата и експлоатацията на диспечерските централизации се определят в инструкции, одобрени от Генерален директор.

ДЯЛ ПЕТИ АВТОМАТИЧНИ ПРЕЛЕЗНИ УСТРОЙСТВА

Глава двадесет и първа ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

Чл. 223. Автоматичните прелезни устройства представляват автоматични прелезни сигнализации и автоматични бариери, които осигуряват:

1. Сигнализиране към пътните превозни средства за предстоящо преминаване на подвижен железопътен състав през прелеза;
2. Подаване на информация към машиниста за задействане на автоматичното прелезно устройство;
3. Подаване на информация за състоянието и действието на автоматичното прелезно устройство към дежурния ръководител движение в една от съседните гари или при прелезопазача, чрез табло за далечна информация.
4. Сигнализиране на пътните превозни средства за изправно автоматично прелезно устройство и отсъствие на железопътно возило в зоната на известяване, при наличие на бяла мигаща светлина на шосейния светофар.

Чл. 224. (1) Прелезите, съоръжени с автоматични прелезни устройства, трябва да се оградят от страна на железния път със светофори.

(2) В зависимост от местоположението си и съоръжеността на участъка автоматичните прелезни устройства се ограждат със светофори, както следва, за:

1. Участък с автоматична блокировка с проходни светофори - с проходни и прелезни светофори;
2. Район на гара - с входни, изходни и маневрени светофори;
3. Участъци с полуавтоматична блокировка, автоматична блокировка без проходни светофори, автоматична блокировка с блок-пост, които не са оборудвани с междугарова блокировка - с предпрелезни светофори;
4. Железопътни линии трета категория - с предпрелезни, маневрени или заградителни светофори.

(3) Прелезите в участък с автоматична блокировка с проходни светофори, в които се налага премахването на блок – участъците се ограждат с предпрелезни светофори.

(4) Показанията на ограждащите светофори трябва да са в зависимост от действителното състояние на автоматичните прелезни устройства. При нормално положение, когато няма влак, предпрелезният светофор не свети. След задействане на устройството и охраняване на прелеза, предпрелезният светофор започва да свети с мигаща лунно бяла светлина.

(5) Когато прелез, съоръжен с автоматично прелезно устройство, се намира между предупредителния и входния светофор на гара, предпрелезен светофор, попадащ в района на гарата не се монтира. В този случай автоматичното прелезно устройство се обвързва с гаровата централизация, като разрешаващите показания на изходните светофори се подават само след задействането на автоматичното прелезно устройство.

(6) От страната на пътя прелезните устройства трябва да се съоръжават с шосейни светофари, звукова сигнализация, с или без бариери:

1. При незадействано устройство прелезните шосейни светофари не светят, звуковата сигнализация не работи, бариерните греди са във вертикално положение; устройството се включва при задействане на датчика от първата колоос на железопътното возило, при което прелезните шосейни светофари започват да светят с червена мигаща светлина и се задейства звуковата сигнализация; при автоматична бариера най-малко 6 секунди след задействането на светлинната и звуковата сигнализация започва спускането на бариерните греди.

2. След като гредите заемат хоризонтално положение, се прекратява подаването на звуковите сигнали; от 3 до 5 секунди след преминаване на последната колоос на железопътното возило през прелеза започва вдигането на бариерните греди, когато не предстои преминаване на друго возило по същия или друг железен път.

3. Допуска се светофарите да имат и трета секция, работеща с бяла мигаща светлина, което е указание за водачите на пътни превозни средства, че прелезното устройство е изправно и към прелеза не приближава влак.

4. Допуска се по решение на комисията за откриване (пресъоръжаване) на прелеза, при повече от 2 платна на шосейния път, бариерните греди да са 4.

(7) Генералният директор регламентира с инструкции начина на работа на отделните видове АПУ.

Чл. 225. (1) Действието на автоматичното прелезно устройство се следи по показанията на таблото за далечна информация. Таблото е монтирано в една от съседните гари или при прелезопазача. На всяко табло за далечна информация има бутон за далечно отваряне на прелеза, пломбируем, с брояч.

(2) На таблото за далечна информация или на светосхемното табло трябва да има надпис за километричното местоположение на прелеза. При дежурния работник, работещ с ТДИ трябва да има схема със зоните на задействане на АПУ.

Чл. 226. (1) Бутонът за далечно отваряне трябва да се използва, когато след пристигане на влака цял в гарата прелезът не се е отворил или когато автоматичното прелезно устройство се е задействало, без да е преминало возило.

(2) Бутон за далечно отваряне се използва и за принудително отваряне на автоматично прелезно устройство, когато влак е спрял принудително на междугарие поради повреда на подвижния състав, локомотив, повреда по железопътната инфраструктура, природни бедствия или други външни причини, непозволяващи придвижването му, като стриктно се спазват разпоредбите на чл. 256 от ПДВ.

Чл. 227. (1) За прелезите между предупредителен и входен сигнал на гарата при дежурния ръководител движение има "изолиращ бутон на прелезното устройство" - пломбируем, с брояч. Този бутон се използва при повреда на прелезното устройство, за да не се налага промяна на способа за осигуряване движението на влаковете в междугарието и същите да се изпращат с редовни изходни сигнали.

(2) Преди да изпрати влака в междугарието, дежурният ръководител движение връчва на влаковия персонал писмена заповед образец П-А, определен в Правила за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт на Генералния директор, за преминаване на влака през прелеза след няколкократно подаване на звуков сигнал "Внимание" и със скорост до 15 км/час с готовност за спиране при видимо препятствие на прелеза. При тези прелези таблото за далечна информация се монтира задължително в гарата, с която се обвързва автоматичното прелезно устройство.

Чл. 228. (1) Бутонът за далечно отваряне се ползва и в случаите:

1. Когато работен влак ще работи в зоната на задействане на автоматичното прелезно устройство (АПУ). Преди да се изпрати такъв влак, се задейства бутонът за далечно отваряне, с който се изключва действието на автоматичното прелезно устройство. Когато устройството се намира между предупредителния и входния светофор, след задействане на бутона за далечно отваряне дежурният ръководител движение задейства и изолиращия бутон на прелезното устройство. Влакът се изпраща с редовно отворен изходен светофор. Когато влакът ще премине през прелеза, в заповедта образец П-А се записва предписание работният влак да премине през прелеза със скорост до 15

км/час с няколкократно подаване на сигнал "Внимание" и готовност за спиране при видимо препятствие на прелеза.

2. Когато влак принудително е спрял в зоната на задействане на АПУ и машинистът е уведомил дежурния влаков диспечер или дежурния ръководител движение в една от двете гари, че не може да продължи движението си. В този случай машиниста на влака се уведомява, че подвижният състав е в зоната на задействане на АПУ. Това уведомление се записва в бордовия дневник на локомотива и в книгата за диспечерски заповеди на влаковия диспечер или в дневник обр. П-76 за съответното междугарие при дежурния ръководител движение (в зависимост кой е дал уведомлението) и се разменят квитанционни номера. От този момент на машинистите се забранява да придвижва влака и се предприемат съответните действия за използване на бутон БДО.

3. В случаите по т. 2, когато причината за принудителното спиране е отстранена и машинистът е уведомил дежурния влаков диспечер или дежурния ръководител движение в една от двете гари, се дава писмено разрешение влака да продължи своето движение, като преминаването през прелеза е със скорост до 15 км/час, често подаване на сигнал "Внимание" и готовност за спиране при видимо препятствие, а бутон БДО се освобождава след пристигане на влака цял в гарата.

(2) При двойни железопътни линии, когато се налага използването на бутон за далечно отваряне във връзка с изпращане на работен влак по единия текущ път, движещите се по другия текущ път влакове се ръководят от показанията на предпрелезните светофори.

(3) При двойна железопътна линия с автоматично прелезно устройство между предупредителен и входен светофор в участък с полуавтоматична блокировка или автоматична блокировка без проходни сигнали с броячи на оси, когато за изпращане на работен влак се използва бутон за далечно отваряне, за изпращане на влак по другия текущ път в зависимост от това, къде се намира бутонът, се постъпва, както следва:

1. Когато бутонът за далечно отваряне е в гарата на изпращане, дежурният ръководител движение, преди да даде изход за влак, освобождава бутона (възстановява нормалната работа на автоматичното прелезно устройство); влакът заминава от гарата с редовен изходен сигнал;

2. Когато бутонът за далечно отваряне е при дежурния ръководител движение в гарата на приемане, дежурният ръководител движение, преди да даде съгласие за приемане на влак, освобождава бутона (възстановява нормалната работа на автоматичното прелезно устройство);

3. Когато бутонът за далечно отваряне е при прелезопазача, той след разпореждане на дежурния ръководител движение, който има да изпраща влак, освобождава бутона за далечно отваряне. Разпореждането на дежурния ръководител движение се записва в дневник образец П-76, определен в Правила за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт на Генералния директор; след освобождаването на бутона дежурният прелезопазач следи за нормалната работа на автоматичното прелезно устройство.

Чл. 229. (1) В участък с автоматична блокировка с проходни сигнали прелезите с бариери, когато се охраняват от прелезопазач, който следи за правилната работа на устройствата, се оборудват с командна кутия за аварийно управление. Прелезните светофори се задействат (затварят) посредством бутон от прелезопазача, щом на прелеза заседне пътно превозно средство или се появи препятствие за безопасно преминаване на влака, независимо от това дали идва влак или не.

(2) Командната кутия за аварийно управление на автоматичната бариера трябва да се монтира на място, удобно за манипулиране и с видимост към пътя и железопътната линия.

Чл. 230. За всяко автоматично прелезно устройство трябва да се изготвя инструкция за работа въз основа на описание на начина за експлоатация, представено от разработващата организация, проектанта или инвеститора. Инструкцията трябва да бъде съобразена с конкретните условия и с постановките на нормативните актове по безопасността на движението.

Глава двадесет и втора **ПРЕЛЕЗНИ УСТРОЙСТВА В РАЙОН НА ГАРА**

Чл. 231. Прелезите в района на гара се съоръжават с електрическа бариера, като се спазват следните условия:

1. Между електрическата бариера и устройствата на осигурителната техника в гарата е осъществена такава зависимост, че възприемане на местна маневра, отваряне на входен или изходен, маневрен или поканителен сигнал да става само, когато бариерните греди са налице, заели са хоризонтално положение и на всеки шосеен светофар свети минимум една червена мигаща светлина;

2. След отваряне на разрешителното показание на светофора се изключва възможността за отваряне на прелеза;

3. Бариерните греди автоматично се вдигат след освобождаване зоната на прелеза от последната колоос на влака;

4. На пулта, светосхемното табло или видеодисплея при дежурния ръководител движение се подава непрекъснато светлинна индикация за състоянието на електрическата бариера.

Чл. 232. В експлоатационни пунктове, съоръжени с маршрутно-релейна централизация (маршрутно-компютърна централизация), електрическите бариери се задействат с нареждането на маршрута, а при приемане (изпращане) с поканителен сигнал - с бутон, намиращ се на пулта при дежурния ръководител движение.

Чл. 233. В експлоатационни пунктове, съоръжени с всички останали системи на осигурителната техника, електрическите бариери се задействат посредством бутон, намиращ се при дежурния ръководител движение.

Чл. 234. (1) При дежурния ръководител движение се монтира изолиращ бутон на прелезното устройство (ИБПУ) - пломбируем с брояч, който се

използва при повреда на електрическата бариера, за да се запази способът за осигуряване на движението на влаковете със съседните гари и влаковете и маневрите да се движат с редовни сигнали. Дежурният ръководител движение разпорежда на постовия стрелочник да охрани прелеза и постави в дясната половина на пътното платно преносимия пътен знак В1. След като стрелочникът охрани прелеза, докладва за това на дежурния ръководител движение с телефонограма и той използва бутон ИБПУ.

(2) В случаите когато няма постови стрелочник в гарата на влака се връчва заповед за движение при специални условия обр. П-А за преминаване през прелеза с повишено внимание, скорост до 15 км/ч и готовност за спиране при видимо препятствие и се изпраца с редовен изходен сигнал, а за приемане на влак заповедта се връчва от съседната гара, след като са дадени условията в телефонограма форма 2.

(3) Изолиращия бутон на прелезното устройство остава разпломбиран по време на повреда, като всяко задействане позволява еднократно отваряне на сигнал и за всеки влак номера на брояча на ИБПУ се записва в дневника за движение на влаковете образец ДП-2.

Чл. 235. (1) В постовите кабинни има бутон за спускане и вдигане на бариерите при извършване на местна маневра, а там, където няма в близост стрелкови пост, в непосредствена близост до прелеза се монтира колонка със същите бутони и се осигурява телефонна връзка с дежурния ръководител движение.

(2) Когато, има зависимост, при която маневреното положение (общо или частично) се възприема само след като бариерните греди заемат хоризонтално положение, в поста или непосредствено до колонката за местна маневра, се монтира допълнително командна колонка за местно управление на бариерите (прелеза) от постовия стрелочник.

Чл. 236. При възникване на ситуация на прелеза, при която е застрашена сигурността на движението на влаковете и маневрата, стрелочникът е длъжен да задейства пломбирания бутон "Закриване сигнал" без предварително разрешение на дежурния ръководител движение.

Чл. 237. Когато, прелез с прелезопазач има възможност за аварийно отваряне (задържане) на бариерните греди в процес на спускане, при опасност от удар на гредата от моторно превозно средство, прелезопазача задейства бутон "Аварийно отваряне" (непломбируем) на командната колонка за местно управление, с което гредите се вдигат (задържат) и след отпускането на бутона започват да се спускат.

Чл. 238. В гари, съоръжени с маршрутно-релейна централизация с маршрутизирани маневри, при дежурния ръководител движение се монтират бутони за спомагателен (авариен) режим на работа, който дава възможност със следните манипулации да се отваря и затваря прелезът от дежурния ръководител движение в следните случаи:

1. Прелезът не се затваря при нареждане на маршрут - със задействане на бутона за далечно затваряне прелезът се затваря; след отключването на

маршрута и връщане в основно положение на бутона за далечно затваряне, прелезът се отваря;

2. Прелезът не се отваря автоматично след отключването на маршрута - с разрешение на влаковия диспечер дежурният ръководител движение разпломбира бутона за далечно отваряне (с брояч) и го задейства; бариерните греди се вдигат и остават така, докато бутонът е задействан.

Чл. 239. В гарите, чиито прелези са съоръжени с ръчно управляеми бариери, зависимостта със системите на осигурителната техника трябва да се осъществява чрез електрическа брава (колонка).

ДЯЛ ШЕСТИ АВТОМАТИЧНА ЛОКОМОТИВНА СИГНАЛИЗАЦИЯ

Чл. 240. (1) Автоматичната локомотивна сигнализация е техническо средство, представляващо набор от функции и тяхното осъществяване, което осигурява безопасно и предвидимо движение на влак.

(2) Автоматичната локомотивна сигнализация не освобождава локомотивния машинист от задължението да следи сигналите разположени до железопътната линия. При несъответствие на сигналите разположени до железопътната линия и информацията на автоматичната локомотивна сигнализация, локомотивния машинист изпълнява показанията на сигналите.

(3) Локомотивите и мотрисните влакове, движещи се в участъци, съоръжени с автоматичната локомотивна сигнализация, трябва да се съоръжават с бордово оборудване за локомотивна сигнализация.

Чл. 241. Автоматичната локомотивна сигнализация (АЛС/ETCS) осигурява:

1. Предаване информация на машиниста за допустимата скорост на движение;

2. Обработка на информация в локомотива и подаване индикация към локомотивния машинист за съответстващите скорости на сигнала, към който се движи локомотивът;

3. Подаване на светлинни и звукови сигнали при превишаване на допустими скорости на движение и команда на спирачката за служебно или екстремно спиране при нарушаване на условията по безопасност;

4. Недопускане преминаване на затворен сигнал без спиране;

5. Максимална разрешена скорост при маневра – 40 км/ч;

6. Максимална разрешена скорост от 130 км/ч, когато локомотивния машинист няма информация от автоматичната локомотивна сигнализация в участъка, в който се движи влака;

7. Максимална разрешена скорост от 130 км/ч, в участъци необорудвани с автоматичната локомотивна сигнализация или такива в процес на изграждане;

8. Скорост на подхода към сигнал със забранително показание – 40 км/ч или скорост определена за конкретния сигнал;

9. Защита срещу самопридвижване;

10. Максимална разрешена скорост за преминаване на сигнал със забранително показание – 25 км/ч;

11. Недопускане подмяна на идентификационния номер на локомотивния машинист по време на движение;

12. Контролирано придвижване в обратна посока;

13. Регистриране на събитията.

Чл. 242. Автоматичната локомотивна сигнализация трябва да осигурява следните функции:

1. Стартови тестове;

2. Контролиране на съответствието на данните от пътя;

3. Контролиране на скоростта и местоположението на влака;

4. Задействане на команди за спиране и защита при нежелани придвижвания на влака;

5. Контрол при промяна на нивото на оборудване на системата;

6. Спира возилото при изчерпване на разрешението за движение;

7. Преминаване в други режими на работа при изчерпване на разрешението за движение;

8. Контрол на неизправностите.

Чл. 243. С инструкцията за “Техническо обслужване, експлоатация и опазване на пътното оборудване” по чл. 109, ал 3 на Наредба № 58 се определя и реда за регистриране на събитията и съхранение на информацията от регистриращите устройства.

ДЯЛ СЕДМИ

ОСИГУРИТЕЛНА ТЕХНИКА НА СТРЕЛКИ В МЕЖДУГАРИЕ

Глава двадесет и трета

ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ

Чл. 244. Стрелките, отклоняващи за железопътни линии трета категория или други отклонения на междугарие, са стрелки на междугарие.

Чл. 245. Стрелките на междугарие трябва да се охраняват с "есови" съединения и предпазни глухи коловози с дължина не по-малка от петдесет метра или с вагоноизхвъргачки.

Чл. 246. Между системите за осигуряване безопасното движение на влаковете в междугарието и положението на стрелките и вагоноизхвъргачките трябва да се осъществява зависимост.

Чл. 247. Стрелките и вагоноизхвъргачките на междугарие са с ръчно или автоматично обръщане.

Чл. 248. Основното положение на стрелките на междугарие е за текущия път; на стрелката, отклоняваща за предпазния коловоз - към предпазния коловоз; на вагоноизхвъргачката - затворена.

Глава двадесет и четвърта
**СТРЕЛКИ НА МЕЖДУГАРИЕ В УЧАСТЪК С АВТОМАТИЧНА
БЛОКИРОВКА С ПРОХОДНИ СВЕТОФОРИ**

Чл. 249. (1) Стрелки на междугарие в участък с автоматична блокировка са съоръжени с устройства, позволяващи контрол на положението на стрелката.

(2) Влизането и излизането от отклонението се извършват с разрешаване на маневрено положение от една от съседните гари.

Чл. 250. Маневреният състав, който ще влезе в отклонението, се изпраща от гарата с разрешаващо показание на изходния сигнал.

Чл. 251. (1) Стрелката на междугарие в участък с автоматична блокировка с проходни сигнали трябва да се обвързва така, че отварянето на най-близкия проходен или изходен сигнал пред нея е възможно само при основно и заключено положение на стрелката. Обръщането на стрелката е възможно само при условие че проходните (изходните) сигнали, ограждащи стрелката, са затворени.

(2) Когато железопътната линия трета категория позволява възстановяване на движението на влаковете в междугарието, докато влакът работи в нея, излизането му на текущия път се допуска само при разрешено маневрено положение.

Глава двадесет и пета
**СТРЕЛКИ НА МЕЖДУГАРИЕ В УЧАСТЪК С АВТОМАТИЧНА
БЛОКИРОВКА БЕЗ ПРОХОДНИ СВЕТОФОРИ, С БРОЯЧИ НА
ОСИ**

Чл. 252. (1) Когато в участък с автоматична блокировка без проходни светофори, с броячи на оси, има стрелки на междугарие, стрелката се оборудва с броячни точки.

(2) Отварянето на изходните светофори е възможно при основно и заключено положение на тази стрелка.

Глава двадесет и шеста
**СТРЕЛКИ НА МЕЖДУГАРИЕ В УЧАСТЪК С
ПОЛУАВТОМАТИЧНА БЛОКИРОВКА**

Чл. 253. Стрелките на междугарие в участък с полуавтоматична блокировка се обвързват с ключ-жезъл за работен влак на междугарие.

Чл. 254. Отварянето на изходните светофори на двете съседни гари за това междугарие е възможно при основно и заключено положение на тези стрелки и ключ-жезълът е поставен на съответното място в гаровата осигурителна техника.

Чл. 255. Когато коловозното развитие на отклонението позволява влакът да работи в него, възстановяване движението на влаковете в междугарието се извършва, при условие че стрелката на текущия път е съоръжена с апаратура, позволяваща нормализиране на полуавтоматичната блокировка след прибиране на влака в отклонението и след привеждане на стрелката и вагоноизхвъргачката в основно положение.

Чл. 256. Излизането на влака от отклонението е възможно след получаване на съгласие чрез полуавтоматична блокировка от една от съседните гари.

Глава двадесет и седма

СТРЕЛКИ НА МЕЖДУГАРИЕ В УЧАСТЪК, НЕСЪОРЪЖЕН С БЛОКИРОВКА

Чл. 257. (1) При стрелки на междугарие, несъоръжено с блокировка, няма зависимост с изходните светофори на двете съседни гари за това междугарие (когато има такива светофори).

(2) Стрелката и вагоноизхвъргачката трябва да са заключени в основно положение, като ключовете се съхраняват в една от съседните гари.

ДЯЛ ОСМИ

ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИ В ДП НКЖИ

Глава двадесет и осма

СЪОРЪЖЕНИЯ И УСТРОЙСТВА ЗА ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИ И ПРОВОДНИ ЛИНИИ

Чл. 258. Телекомуникациите в ДП НКЖИ се осъществяват чрез проводни и радио връзки.

Чл. 259. (1) Кабелните линии се полагат в зоната на отчуждение на железопътната инфраструктура на дълбочина, най-малко 900 мм под земната повърхност. Оптични кабели на железопътната инфраструктура могат да се монтират и по стълбовете на контактната мрежа.

(2) Кабелните линии, пресичащи железопътните линии, са защитени с тръба или канална мрежа, като горната им повърхност е на дълбочина най-малко 1700 мм от глава на релса.

(3) В междугарието кабелните линии трябва да имат изводи от междугаровите аварийни вериги на специални колонки, на разстояние най-много 1700 м., включително на външната стена на кантоните, кабините или шкафовете при сигналните точки на АБ и АПУ. В участъците с оптически междугарови линии и тези съоръжени с GSM-R, аварийни колонки не се монтират.

(4) При ново строителство всички кабелни линии, които се полагат в зоната на банкета и излизанията им на нивото му, отстоят на не по-малко от 2250 мм от оста на железния път.

(5) Всички проекти за пресичане на кабелни линии, стопанисвани от ДП НКЖИ, се съгласуват с поделения ЖПС и Електроразпределение на ДП НКЖИ.

Чл. 260. (1) Проводните линии и телекомуникационните съоръжения и устройства се осигуряват срещу индуктирани смущаващи влияния.

(2) Допустимите стойности на индуктираните напрежения в проводните линии, по които работят устройства на ОТ и телекомуникациите, се определят в съответствие с техническите изисквания за конкретните съоръжения и устройства.

Чл. 261. При повреда на линиите най-напред се възстановяват междугаровата, прелезната, диспечерската и стрелочната връзка, а след това - и останалите връзки.

Глава двадесет и девета **ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ**

Чл. 262. Във всяка гара при дежурния ръководител движение има съоръжения и устройства за телекомуникации, които осигуряват редовни, бързи и надеждни връзки за оперативно управление на движението на влаковете, маневрената дейност и технологичните процеси в гарата.

Чл. 263. На работното място на дежурния ръководител движение се монтира панел за управление на гаровата телекомуникационна апаратура. Чрез бутони или ключове се комутират оперативните телефонни вериги, а чрез индикатори се дава информация за състоянието на линейните комплекти.

Чл. 264. (1) Комуникациите между длъжностните лица изпълняващи дейности по техническата експлоатация и безопасността на превозите по железопътната инфраструктура на ДП НКЖИ се осъществяват чрез телефонни, радиовръзки и служебни информационни системи.

(2) В ДП НКЖИ се използват следните телекомуникационни връзки:

1. Общи служебни телефонни и информационни системи:

а) международни - свързват телефонните абонатите на ДП НКЖИ с абонати от другите управители на инфраструктури;

б) далечни телефонни - свързват отделните абонати на ДП НКЖИ, чрез автоматични телефони;

в) местни телефонни - свързват абонатите на автоматична телефонна централа на територията на определен железопътен възел;

г) конферентни (селекторни) - осъществяват едновременна връзка на голям брой абонати от железопътната мрежа за провеждане на конферентен разговор (селекторно съвещание);

д) служебни информационни системи - служат за документирано предаване на служебна информация между определените пунктове в-мрежата на ДП НКЖИ.

2. Участъкови, междугарови и гарови телефонни връзки:

а) влакови-диспечерски - свързват влаковия диспечер с дежурните работници по движението в гарите от участъка му;

б) енергодиспечерски - свързват енергодиспечера с дежурни длъжностни лица в гарите, подстанциите, аварийните пунктове, основните и допълнителните секционни постове в електрифицираните участъци;

в) електротехническа диспечерска - свързва диспечера от предприятията поддържащи осигурителната техника с механиците от гарите в района им;

г) междугарови - свързват дежурните ръководители движение между две съседни гари за осигуряване движението на влаковете;

д) аварийни междугарови - свързват дежурните ръководители на две съседни гари с междугарието; телефон или контакт за телефон има през всеки 1000 - 1700 m; (в участъци с оптични междугарови линии или съоръжени с GSM-R, аварийни колонки не се монтират)

е) прелезни - свързват прелезопазачите на прелезите със съседните гари;

ж) стрелочна телефонна - осъществява връзка между дежурния ръководител движение и стрелочниците от стрелковите постове и прелезопазачниците и между стрелковите постове.

Чл. 265. (1) Забранява се ползването на влаковете, диспечерските, междугаровите, стрелочните и прелезните телефонни връзки за разговори по въпроси, несвързани с движението на влаковете и маневрената работа.

(2) Забранява се включването на други телефони към междугаровата и прелезната връзка.

(3) Към стрелочната телефонна връзка могат да се включват само прелезите, намиращи се в района на гарата.

Чл. 266. В участъците с диспечерска централизация, аварийната междугарова връзка има възможност да се превключва към диспечерската връзка.

Чл. 267. При прекъсване на междугаровите телефонни връзки осигуряване движението на влаковете може да се извърши и чрез радио връзки, GSM, и други връзки отразени в технологията на експлоатационния пункт.

Глава тридесета

ВЛАКОВИ ДИСПЕЧЕРСКИ РАДИОВРЪЗКИ И GSM-R

Чл. 268. (1) Системата за влакови диспечерски радиовръзки и GSM-R служи за пряко предаване и приемане на служебни съобщения и разпореждания, отнасящи се до движението на влаковете и возилата в железопътните участъци.

(2) Използването на системата за влакови диспечерски радиовръзки става съгласно „Инструкция за влакови диспечерски радиовръзки в ДП НКЖИ.

(3) Използването на GSM-R става съгласно „Инструкция за работа с GSM-R в ДП НКЖИ“.

Чл. 269. Основното предназначение на системата за влакови диспечерски радиовръзки е да осигури бързо предаване и приемане на съобщения чрез пряк разговор или чрез кодирани телеграми за точна координация в изпълнението на графика за движение на влаковете и за предотвратяване на аварийни ситуации и произшествия.

Чл. 270. Системата за влакови диспечерски радиовръзки и GSM-R позволява свързването на:

1. Влаков диспечер и возило в целия диспечерски кръг;
2. Дежурен ръководител движение и возило, намиращо се в гарата или прилежащите междугария;
3. Локомотивните машинисти на два влака, движещи се в обхвата на радио покритие от една стационарна радиостанция;
4. Локомотивния машинист с абонат от телефонната железопътна мрежа, чрез влаковия диспечер.

Чл. 271. Със системата на влакови диспечерски радиовръзки и GSM-R работят влакови диспечери, дежурните ръководители движение, машинисти, деломайстори, електромеханиците по радиовръзки, които са положили изпит, придобили са право за работа с влакови диспечерски радиовръзки и са на дежурство. Системата може да се ползва и от длъжностни лица, при изпълнение на служебните си задължения, съгласно списък, утвърден от Генерален директор.

Чл. 272. Длъжностните лица, ползващи системата за влакови диспечерски радиовръзки и GSM-R, нямат право да подават, приемат и изпълняват разпореждания, противоречащи на нормативните документи по осигуряване движението на влаковете.

Чл. 273. Системата за влакови диспечерски радиовръзки представлява комплекс от:

1. Стационарно оборудване, към което са включени периферните устройства на влаковия диспечер, дежурните ръководители движение в гарите и деломайсторите в локомотивните депа;
2. Мобилно бордово оборудване на тягов подвижен железопътен състав.

Чл. 274. При експлоатационните работници има пулт за радиовръзка, с индикация за наличие на радио покритие и за предаване и приемане на кодирани телеграми.

Чл. 275. В случай на повреда в оборудването на влаковите диспечерски радиовръзки дежурният работник вписва часа и характера на повредата в книгата за състоянието на радиовръзките, образец VII-53, и уведомява дежурния диспечер в поделение СТ, а локомотивният машинист прави вписване в бордовия дневник на локомотива и уведомява дежурния ръководител движение в първата гара, в която спира по разписание.

Чл. 276. Влаковият диспечер ползва системата за влакови диспечерски радиовръзки и GSM-R, като манипулира с диспечерския пулт за управление и може да осъществява следните видове връзки:

1. Общо повикване - влаковият диспечер прави гласови съобщения към всички локомотивни машинисти, намиращи се в диспечерския участък;

2. Селективно повикване - за предаване на команди на точно определен локомотив (влак) и провеждане на радиотелефонен разговор, без да се ангажира вниманието на другите локомотивни машинисти в участъка;

3. Приемане на общо и селективно повикване от локомотив;

4. Предаване и приемане на кодирани телеграми;

5. Връзка с абонат от телефонната железопътна мрежа.

Чл. 277. Дежурните ръководители движение в гарите ползват системата за влакови диспечерски радиовръзки, като манипулират с пулта за управление и могат да осъществяват следните видове връзки:

1. Групово повикване на всички локомотиви, намиращи се в зоната на стационарната радиостанция;

2. Аварийно групово повикване на всички локомотиви, намиращи се в зоната на стационарната радиостанция;

3. Приемане на групово и аварийно повикване от локомотивна радиостанция и превръщането му в селективен разговор;

4. Селективно повикване на определен локомотив, когато гарата е оборудвана с пулт с разширени възможности.

Чл. 278. Локомотивните машинисти ползват системата за влакови диспечерски радиовръзки, като манипулират с пулта на бордовата радиостанция и могат да осъществяват следните видове връзки:

1. Открито повикване към влаковия диспечер или дежурния ръководител движение;

2. Предаване на кодирано съобщение към влаковия диспечер;

3. Излъчване на аварийно повикване;

4. Връзка с друг локомотив в района на една стационарна радиостанция;

5. Връзка с деломайстор в района на депо;

6. Връзка чрез влаковия диспечер с абонат от телефонната железопътна мрежа.

Чл. 279. След прикачване на локомотива за обслужване на влак локомотивният машинист е длъжен да настрои локомотивната радиостанция на съответния за участъка канал, указан в книжка - разписание, да въведе от пулта номера на влака и инициалите за идентификация на локомотива.

Чл. 280. (1) Разговорите на влаковете диспечери и енергодиспечерите се провеждат по диспечерски или влакови диспечерски телекомуникационни връзки и се записват на звукозаписни устройства.

(2) Записват се на звукозаписни устройства и разговорите на диспечерите, проведени по телефоните от автоматичната телефонна централа и чрез влакови диспечерски радиовръзки.

(3) Записите от звукозаписни устройства се съхраняват най-малко 10 денонощия.

(4) При допуснато железопътно произшествие записите се прослушват от комисията, която извършва разследването. Не се разрешава изнасяне на носителите извън помещението на записващото устройство. Когато се налага ползване на записаните разговори, те се прехвърлят на друг носител, който се предоставя на съответната комисия за разследване на произшествието.

Глава тридесет и първа ГАРОВИ МАНЕВРЕНИ РАДИОВРЪЗКИ

Чл. 281. Радиотелефоните и GSM-R за гарови маневрени радиовръзки служат за подобряване на организацията при извършване на маневрената дейност в гарите, както и за предотвратяване на произшествия и злополуки.

Чл. 282. При маневрената дейност радиотелефоните и GSM-R се използват за подаване на информация и съобщения от помощен характер, а всички придвижвания на маневрата се осъществяват по показанията на маневрените светофори и по даваните от ръководителя на маневрата ръчни и звукови сигнали.

Чл. 283. При радиотелефоните, всяка маневра трябва да работи на самостоятелен канал, определен със заповед от поделение СТ.

Чл. 284. За работа с радиотелефони е задължително да са изпълнени следните условия:

1. На радио канала на маневрата да работят постоянно най-малко три радиотелефона - в маневрения локомотив, при маневриста и при дежурния ръководител движение (гаров диспечер или оператор на гърбична автоматична централизация);

2. Всяка маневра в железопътна гара или железопътен възел да има определен самостоятелен радио канал;

3. Всички участници в маневрената дейност са обучени и изпитани за работа с радиотелефон по ред, определен от работодателя.

Чл. 285. Радиотелефоните при дежурния ръководител движение и маневрените локомотиви са стационарен тип. Маневристът (началникът на влака) ползва преносим радиотелефон.

Чл. 286. Начинът на ползване на радиотелефоните за маневрената дейност, отговорността и задълженията на длъжностните лица, работещи с тях, се определя с инструкция, приложена към технологията на съответният експлоатационен пункт.

Чл. 287. При приемане на радиосигнал от радиотелефон, когато няма разрешение за работа на този канал, ръководителят на маневрата незабавно уведомява дежурния ръководител движение. Дежурният ръководител движение уведомява началника на гарата, а той от своя страна – транспортна полиция.

Чл. 288. При повреда на радиотелефоните дежурният ръководител движение прави вписване в книгата за състоянието на радиовръзките, образец VII-53 и уведомява дежурния диспечер в поделение СТ.

Глава тридесет и втора
ВИСОКОГОВОРЯЩА ГАРОВА МАНЕВРЕНА ВРЪЗКА

Чл. 289. Високоговорящата гарова маневрена връзка служи за предаване и приемане на информация между дежурния ръководител движение и другите участници в маневрената дейност на гарата.

Чл. 290. (1) Високоговорящата гарова маневрена връзка е изградена от усилвателната уредба за обратно повикване, разговорни кутии при дежурния ръководител движение и кабините, разговорни колонки и високоговорители в маневрените райони.

(2) Разговорните колонки трябва да са номерирани по ред, определен от ДП НКЖИ.

Чл. 291. Състоянието на високоговорящата гарова маневрена връзка се отразява в книгата за състоянието на радиовръзките, образец VII-53. За възникнали повреди се уведомява дежурният диспечер в поделение СТ.

Глава тридесет и трета
ИНФОРМАЦИОННА УРЕДБА ЗА ПЪТНИЦИТЕ

Чл. 292. (1) Информационната уредба за пътниците служи за даване на информация за пристигащите и заминаващите влакове в и от гарата.

(2) Чрез информационната уредба се озвучават чакалните на гарите и пероните.

(3) Състоянието на информационната уредба се отразява в книгата за състоянието на радиовръзките, образец VII-53, а за възникнали повреди се уведомява дежурният диспечер в поделение СТ.

ЧАСТ ЧЕТВЪРТА
СИСТЕМИ ЗА ЕЛЕКТРОСНАБДЯВАНЕ НА ДП НКЖИ

ДЯЛ ПЪРВИ
ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

Чл. 293. (1) Системите за електроснабдяване в ДП НКЖИ, трябва да осигуряват непрекъснато захранване на електрифицираните участъци за движението на влаковете по график с установените тягови норми и скорости, както и захранването на всички останали консуматори.

Чл. 294. Електрозахранването на юридически и физически лица от електрическите съоръжения и мрежи, стопанисвани от ДП НКЖИ, се извършва в съответствие с действащите нормативни актове.

Чл. 295. (1) Системите за електроснабдяване на железопътни линии на ДП НКЖИ се проектират и изграждат с оглед осигуряване максимална надеждност, гъвкавост и резерв на инсталираните мощности.

(2) Контактната мрежа се секционира в гари, междугария и между отделните подстанции по схеми, одобрени от поделение Електроразпределение в ДП НКЖИ.

(3) Одобрен екземпляр от схемите за секционирание на отделните експлоатационни пунктове се прилага към технологията по чл. 60, ал. 1 на Наредба № 58, за организацията и редът за ползване на техническите средства, на съответния експлоатационен пункт.

Чл. 296. (1) Таблата за дистанционно командване на разединителите в гарите се монтират в помещението на дежурния ръководител движение, който носи отговорност за тяхното стопанисване. Ключовете за таблата и за разединителите с ръчно задвижване в района на гарата се съхраняват от дежурния ръководител движение, а за външни на ДП НКЖИ предприятия и организации при дежурния по експлоатация на съоръженията.

(2) Заклучването на задвижването на разединителите при неутралните вставки, при условие, че не са с дистанционно командване, се изпълнява с еднаква секретност.

Чл. 297. Всички възли от контактната мрежа се разполагат и поддържат така, че да осигуряват безпрепятствено преминаване на подвижен железопътен състав, нормално токоснемане, необходимите изолационни разстояния и габарити.

Чл. 298. При нова електрификация или реконструкция на съществуващата контактна мрежа тя се компенсира със самозадържащи се компенсиращи устройства.

Чл. 299. (1) Оперативните превключвания в тяговите подстанции, контактната мрежа, секционните постове, се извършват от длъжностни лица от експлоатацията и поддръжката на контактната мрежа с не по-ниска от трета квалификационна група за електробезопасност със заповед от дежурния енергодиспечер и под негово ръководство.

(2) Разединителите по контактната мрежа на ДП НКЖИ се превключват от длъжностни лица заети с експлоатацията и поддръжката на контактната мрежа, а при възникнала необходимост и по указание на дежурния енергодиспечер и от други дежурни длъжностни лица (дежурен ръководител движение или началник гара) с необходимата квалификационна група по електробезопасност, съгласно изискванията на Наредба № 13 за осигуряване на здравословни и безопасни условия на труд в железопътния транспорт.

(3) Превключванията на разединители при деповски, екипировъчни, гаражни и други коловози се извършва от длъжностни лица, притежаващи съответната квалификационна група за електробезопасност без заповед на енергодиспечера, по разпореждане на дежурния по експлоатация на съоръженията от съответното поделение.

(4) За предотвратяване на аварии, катастрофи, опасност за живота на хора или загуба на имущество се допуска без заповед на енергодиспечера да се изключват съоръженията в подстанциите и разединителите с дистанционно управление в гарите от дежурен ръководител движение или началник гара, след което незабавно уведомяват енергодиспечерът и изпълняват неговите указания.

(5) Заповедите за оперативните превключвания на съоръженията се записват в оперативен дневник при енергодиспечера, а изпълняващият превключванията - съгласно изискванията на чл.455 от настоящите Правила.

(6) Условието и редът, при които се осъществява дейността на оперативно диспечерското управление на електроенергийната система на ДП НКЖИ, свързана с преноса и разпределението на електрическата енергия, се регламентират в инструкцията одобрена от Генералния директор.

(7) Специфичните дейности, условията и редът за извършване на работи по контактната мрежа и захранващите електропроводи на диспечерската централизация в граничните участъци (междугария) между регионалните енергодиспечерски звена се регламентират в инструкцията одобрена от Генералния директор.

ДЯЛ ВТОРИ СИСТЕМА ЗА ТЯГОВО ЕЛЕКТРОСНАБДЯВАНЕ

Глава тридесет и четвърта ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ

Чл. 300. (1) Съоръженията за тягово електроснабдяване са: тягови подстанции, секционни постове, контактна мрежа и други електропроводи.

(2) Разединителите по контактна мрежа, други електропроводи на ДП НКЖИ и секционните постове се превключват от длъжностни лица заети с експлоатацията и поддръжката на контактната мрежа и други дежурни длъжностни лица с необходимата квалификационна група за електробезопасност, като превключванията се регистрират в книга образец XXI-01.

Глава тридесет и пета ТЯГОВИ ПОДСТАНЦИИ

Чл. 301. (1) Тяговите подстанции са предназначени да трансформират захранващото напрежение 110 kV в напрежение 25 kV, необходимо за захранване на контактната мрежа, респективно електрически подвижен железопътен състав (електрически локомотиви и електрически моторни влакове). Тяговите подстанции се състоят от открита разпределителна уредба 110 kV, разпределителна уредба 25 kV и командна зала.

(2) Откритата разпределителна уредба 110 kV включва:

1. Две въводни полета - комутационна апаратура 110 kV, измервателни (токови и напреженови) трансформатори 110 kV, необходими за измерване на ел. енергия, консумирана от тяговите подстанции, и за защитата на тяговите трансформатори;

2. Тягови трансформатори с коефициент на трансформация 110/27,5 kV и мощност съобразена с тяговите изчисления за захранвания участък.

(3) Разпределителната уредба 25 kV включва:

1. Две или три полета 25 kV за тяговите трансформатори;
2. Кондензаторна батерия;
3. Резервен извод;
4. Две или повече изводни полета за захранване на отделни участъци на контактната мрежа;
5. Поле за трансформатор за собствени нужди.

(4) Командната зала включва:

1. Командни табла за измерване, командване и сигнализация на отделните полета;
2. Релейни табла, на които са монтирани релейни защиты на отделните полета, цифров указател за мястото на късо съединение по контактната мрежа;
3. Командни табла променлив и постоянен ток, акумулаторна батерия, осигуряващи основните оперативни напрежения за съоръженията в тяговите подстанции.

Глава тридесет и шеста **СЕКЦИОННИ ПОСТОВЕ**

Чл. 302. Секционният пост се разполага между тяговите подстанции и служи за връзка между тях, както и за захранване на част или цяла фидерна зона на дадена тягова подстанция от съседните ѝ. Секционният пост се състои от:

1. Комутационна апаратура 25 kV (прекъсвачи и разединители, или само от мощностни разединители).
2. Релейни защиты, измервателни уреди, табло за управление.
3. Устройства за телекомуникации.

Глава тридесет и седма **ОПЕРАТИВНО ОБСЛУЖВАНЕ НА ЕЛЕКТРИЧЕСКИ УРЕДБИ (ТЯГОВИ ПОДСТАНЦИИ)**

Чл. 303. (1) Оперативното обслужване на тяговите подстанции се осъществява от:

1. Дежурен персонал;
2. Оперативно-ремонтен персонал (в електрически уредби без дежурен персонал).

(2) Длъжностните лица, които обслужват електрически уредби и съоръжения и извършват или ръководят работи в тях, трябва да:

1. Имат необходимата техническа квалификация;

2. Са ежегодно медицински освидетелствани съгласно изискванията на Наредба № 3 от 1987 г. за задължителните предварителни и периодични медицински прегледи на работниците;

3. Притежават минимум четвърта квалификационна група за електробезопасност;

4. Спазват и прилагат нормите за техническа безопасност, определени в “Правилник за безопасност и здраве при работа в електрически уредби на електрически и топлофикационни централи и по електрически мрежи” от 2005 г. и „Правилник за безопасност и здраве при работа по електрообзавеждането с напрежение до 1000 V” (обн.ДВ бр.21/2005 г.);

5. Спазват и прилагат нормите на техническа експлоатация на енергопотребителите.

(3) Редът за приемане и предаване на смяната се определя с длъжностната инструкция, при което:

1. Всеки дежурен при постъпване на работа е длъжен да приеме смяната от предшестващия го дежурен, а при завършване на дежурството - да предаде смяната на следващия го по график;

2. Предаващият смяната е длъжен да запознае приемащия със състоянието и режима на работа на основните съоръжения и с всички изменения в схемата на захранване или управление;

3. Приемането и предаването на смяната се оформя със съответното записване в експлоатационен или оперативен дневник, в който се подписват предалият и приелият смяната;

4. Дежурният е длъжен да изпълнява всички нареждания и указания на дежурния енергодиспечер, с изключение на тези, които явно застрашават безопасността на хората или изправността на съоръженията.

Глава тридесет и осма

ПУНКТОВЕ ЗА ПОДДЪРЖАНЕ И РЕМОНТ НА КОНТАКТНАТА МРЕЖА– ПОДРАЙОН ЕЛЕКТРОРАЗПРЕДЕЛЕНИЕ

Чл. 304. (1) Експлоатационното поддържане и ремонта на контактната мрежа се осъществява от подрайон електроразпределителен.

(2) Персоналът на подрайон електроразпределение се състои от началник, техник-механици, електромонтьори и машинисти на РССМ.

(3) За осъществяване на дейността си подрайонът по контактната мрежа разполага с техническа сграда с хале, складове и стоянки за РССМ и аварийна кола, материали и резервни части за контактната мрежа.

(4) Границите на участъците, поддържани от енергоразпределителните подрайони се определят със заповед на директор поделение Електроразпределение.

Глава тридесет и девета
**РАБОТА НА СИСТЕМА ЗА ТЕЛЕМЕХАНИЗАЦИЯ НА
ЕНЕРГОСЪОРЪЖЕНИЯТА В ЕЛЕКТРИФИЦИРАНИТЕ
ЖЕЛЕЗОПЪТНИ УЧАСТЪЦИ (SCADA)**

Раздел I
Общи положения

Чл. 305. Обхватът на системата за телемеханизация включва:

1. Телеуправление, телесигнализация, сигнализация за задействане на защиты, състояние на предпазители, оперативен ток, алармени сигнали, телеизмерване на основни електрически и неелектрически величини на съоръженията в тягова подстанция, секционен пост, разединителите в гари и междугария (неутрални вставки);

2. В електрифициран участък със система за телемеханизация основно управлението на съоръженията се извършва от дежурния енергодиспечер, а по изключение - от длъжностните лица по места, като се спазват изискванията на Книгата за превключване на разединителите по контактната мрежа и далекопроводи, образец XXI-01.

Чл. 306. (1) В централния диспечерски пост има:

1. Команден пулт с управляващ компютър, мнемосхемно табло или панорамен дисплей и принтер за работен протокол;

2. Зала за управляващи процесори - необходими за предаване на командите и приемане на информация от линейните комплекти, разположени в тягова подстанция, секционен пост и гарите (обектите за управление);

3. Оперативен дневник - в него се отразяват режимите на управление на отделните обекти, както и всички разпореждания на дежурния енергодиспечер;

4. Дневник за телефонограми с влаковия диспечер.

(2) Състоянието на съоръженията се отразява на монитора на работния компютър, на мнемосхемното табло и в работния протокол на принтера (протоколират се всички събития от обектите за управление).

Раздел II
Режими за управление на обектите за управление

Чл. 307. (1) Режимите за управление на обектите за управление са:

1. Режим "местно управление" (МУ), при което:

а) в командната зала на тяговата подстанция са оборудвани командни табла за управление и сигнализация; командните табла за управление на разединителите по контактната мрежа са в стаята на дежурния ръководител движение;

б) управлението на съоръженията в обектите за управление се извършва от дежурни длъжностни лица по заповед на дежурния енергодиспечер; информация за състоянието се изпраща в централния диспечерски пост;

2. Режим "централно управление" (ЦУ) - управление от дежурния енергодиспечер в централния диспечерски пост; при него се подава оперативно напрежение на контактите на командните релета на линейните комплекти в обектите за управление;

3. Режим "неутрален" - не е възможно управление както от обектите за управление, така и от централния диспечерски пост; при този режим е възможен само обмен на информация между обектите за управление и централния диспечерски пост;

4. Режим „местно управление - аварийен” - към този режим се преминава при повреда на системата за телемеханизация; по заповед на дежурния енергодиспечер изпълняващия превключванията преминава ръчно в режим на местно управление – аварийен; за целта към всеки обект за управление има ключ, който при необходимост се завърта на положение „местно управление – аварийно”.

(2) Всички режими се сигнализират в централния диспечерски пост и обектите за управление.

Чл. 308. Преминаването от един режим на управление в друг се извършва, както следва:

1. От режим "неутрален" в режим "централно управление" и обратно по команда от дежурния енергодиспечер, при което се подава или съответно отнема оперативното напрежение на контактите на командните релета в линейните комплекти на обектите за управление;

2. От режим "неутрален" в режим "местно управление" и обратно - възможно е при едновременна команда на дежурния енергодиспечер и правоспособното лице в обектите за управление, при което се подава или отнема оперативното напрежение на ключовете за управление в обектите за управление;

3. От режим "централно управление" в режим "местно управление" и обратно - възможно е при едновременна команда на дежурния енергодиспечер и правоспособното лице в обектите за управление, при което се отнема или подава оперативното напрежение на контактите на командните релета в линейните комплекти или ключове за управление в обектите за управление.

4. В режим Местно управление - аварийен (МУ) се преминава при повреда в системата за телемеханизация, след заповед на енергодиспечера. При аварийни ситуации дежурното длъжностно лице преминава ръчно в режим МУ, като след това уведомява енергодиспечера.

Чл. 309. Архивираната информация от работния протокол се пази минимум 3 месеца с възможност за запис.

Чл. 310. Езикът, използван за работа на системата за телемеханизация, за водене на техническата документация и за обслужването е български.

ДЯЛ ТРЕТИ

СИСТЕМА ЗА НЕТЯГОВО ЕЛЕКТРОЗАХРАНВАНЕ

Чл. 311. Системата за нетягово електрозахранване е съставена от следните съоръжения:

1. Електрическите мрежи средно и ниско напрежение, трансформаторните постове, външните и вътрешните инсталации за осветление, технологични и битови нужди на стационарни железопътни обекти, както и захранването на външни на ДП НКЖИ консуматори, разположени в гарите, се поддържат и превключват от длъжностните лица на поделение Сигнализация и телекомуникации;

2. Трансформаторите за нетягови нужди, захранващи се от контактната мрежа, необходими за, осигурителната техника, нагреватели за отопление на стрелки, вериги за управление на секционен пост, експлоатационните пунктове и прелези. Трансформаторите се поддържат от персонала на Поделение „Електроразпределение“, а съоръженията, които те захранват - от персонала, който ги експлоатира.

Чл. 312. Електрозахранването на юридически и физически лица от електрическите съоръжения и мрежи, собственост на железопътната инфраструктура, се регламентира с инструкцията за “Електрозахранването на юридически и физически лица“ на Генералния директор.

ЧАСТ ПЕТА

ВКЛЮЧВАНЕ КЪМ ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ ЛИНИИ НА ДП НКЖИ. ДОПЪЛНИТЕЛНИ СЪОРЪЖЕНИЯ И УСТРОЙСТВА ЗА ОСИГУРЯВАНЕ БЕЗОПАСНОСТТА НА ПРЕВОЗИТЕ

Чл. 313. (1) Разрешение за свързване на железопътната инфраструктура с железопътни линии III-та категория и линии на промишлени и други предприятия със собствен железопътен транспорт с технологична и приемно-предавателна дейност се съгласува с ИАЖА и разрешава от Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

(2) Полагането на стрелки на текущ път в междугарие от железопътните линии на ДП НКЖИ, и обвързването им със системата за блокировка на съответното междугарие се извършва под прекия надзор на длъжностни лица от регионалните експлоатационни поделения отговорни за железния път и осигурителната техника.

Чл. 314. (1) Началникът на гарата осигурява правилната експлоатация на гаровите стрелки и коловози, както и на тези в спирките, разделните постове и в междугарието, които са му предадени, в съответствие с технологията по чл. 60, ал. 1 на Наредба № 58.

(2) Стрелките и вагоноизхвъргачките на междугарие трябва да са заключени, посредством РСЗ и ключовете им се съхраняват в една от прилежащите гари.

(3) Вагоноизхвъргачките и ръчните стрелкови заключалки (РСЗ) се доставят, монтират, демонтират и поддържат от регионалните подразделения отговорни за железния път.

(4) Указателите и фенерите за стрелките, вагоноизхвъргачките и края на коловози, се доставят, монтират, демонтират и поддържат от регионалните подразделения отговорни за железния път.

(5) Електрическото осветление на стрелките, вагоноизхвъргачките и указателите на коловозите в експлоатационните пунктове на ДП НКЖИ, се доставят, монтират, демонтират и поддържат от регионалните подразделения отговорни за сигнализацията и телекомуникациите.

Чл. 315. (1) При повреда на стрелковите апарати, срязване на стрелка и др., без тези, при които не се допуска експлоатацията на стрелки съгласно чл. 49, ал. 5 и ал. 6 на Наредба № 58, движението на подвижен железопътен състав по стрелката може да се осигурява след заключване на прилепналия език с ръчна стрелкова заключалка тип "кука-болт", съгласно „Инструкция за експлоатация на ръчните стрелкови заключалки тип “кука-болт” за заключване на езиците на железопътните стрелки, съоръжени с електрически стрелкови обръщателни апарати (СОА) и включени в централизации”, на Генерален директор.

(2) Ръчните стрелкови заключалки тип "кука-болт", със съответния ключ за монтиране, се доставят и поддържат от регионалните подразделения отговорни за железния път, а поставянето им при необходимост и свалянето им се извършва от дежурен постови стрелочник или дежурен ръководител движение.

Чл. 316. (1) Ръководителите на организации, промишлени и други предприятия със собствена железопътната инфраструктура и технологична и приемно-предавателна дейност, носят отговорност за състоянието и техническата изправност на стрелките и коловозите и техните съоръжения и устройства.

(2) Ремонтите, поддържането и прегледите на стрелките, коловозите и техните съоръжения и устройства по ал. 1, съоръжени с осигурителна техника, управлявана от ДП НКЖИ, се извършват съгласно изискванията на Наредба № 58 и по реда, определен в съответните инструкции на Генералния директор.

ЧАСТ ШЕСТА
ОСИГУРЯВАНЕ НА ЕКСПЛОАТАЦИЯТА НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА
ИНФРАСТРУКТУРА ПРЕДОСТАВЕНА НА ДП НКЖИ

ДЯЛ ПЪРВИ
ТЕХНИЧЕСКИ ПАРАМЕТРИ И НОРМАТИВИ ЗА ЕКСПЛОАТАЦИЯТА
НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ПРЕДОСТАВЕНА НА ДП
НКЖИ

Чл. 317. (1) Техническите параметри и нормативи за експлоатация на железопътната инфраструктура се одобряват от Генералния директор, обхващащи:

1. Допустими осни натоварвания и категории по стандарт БДС EN 15528:2016 на железопътните линии;
2. Километрично положение на гарите и полезната дължина на най-дългия приемно-отправен коловоз в тях;
3. Допустими максимални скорости за движение по отношение на железния път;
4. Постоянни намаления произтичащи от състоянието на железния път или други обекти, съоръжения и устройства;
5. Допустими максимални скорости за движение при преминаване през стрелки, гари и разделни постове;
6. Предсигнални спиращи разстояния и максимални скорости на движение за различните категории влакове;
7. Максимално допустими скорости за двупосочно движение на влаковете в участъци и междугария по правилата на единична железопътна линия при изправни устройства на осигурителната техника;
8. Наличие и тип на влаковите диспечерски радиовръзки и номера на честотните групи както и участъците с GSM-R;
9. Местоположение на междугарови аварийни телефонни изводи;
10. Гари и разделни постове с особености по приемане и изпращане на влаковете.
11. Участъци съоръжени с АЛС/ETCS и типа на АЛС/ETCS.
12. Местоположението на неутралните вставки на контактната мрежа.
13. Местоположение на зоните, които трябва винаги да се преминават със свалени пантографи.

(2) Технически параметри и нормативи за експлоатация на железопътната инфраструктура са основа за изготвяне на годишно разписание (графика) за движение на влаковете.

Чл. 318. (1) Скоростта за движение на всеки влак в междугарие е определена и е записана в книжка-разписание. При движение на влак по неправилен път на двойна железопътна линия или по необичаен път на двупътна железопътна линия скоростта му не трябва надвишава максимално определената скорост за съответния път в книжка-разписание.

(2) Движението на подвижен железопътен състав и возила в гарите се извършва със следните максимално допустими скорости:

1. На коловоз, който е продължение на текущия път:

а) до 90 км/ч - при преминаване през кръстовидни (английски) стрелки тип S49;

б) до максимално допустимата конструктивно и/или проектно определена скорост при преминаване през останалите стрелки;

в) до 40 км/ч - в гарите от теснопътните линии;

2. в коловоз, който е отклонение на текущия път:

а) до 40 км/ч - при железопътни линии със стандартно междурелсие 1435 мм и радиус на отклонение в стрелките по-малък от 1200 м;

б) до 100 км/ч - при железопътни линии със стандартно междурелсие 1435 мм и радиус на отклонение в стрелките 1200 м и повече;

в) до 20 км/ч - при теснопътните линии;

3. в глухи коловози:

а) за пътническите влакове - до 25 км/ч при железопътни линии със стандартно междурелсие 1435 мм, и до 10 км/ч при теснопътни железопътни линии;

б) за товарните влакове - до 15 км/ч за железопътни линии със стандартно междурелсие 1435 мм, и до - 10 км/ч при теснопътни железопътни линии;

4. При приемане на влак с поканителен сигнал - до 25 км/ч при железопътни линии със стандартно междурелсие 1435 мм и до 10 км/ч за теснопътните линии;

5. При приемане на влак с три жълти светлини - до 25 км/ч при железопътни линии със стандартно междурелсие 1435 мм, и до 10 км/ч при теснопътните линии;

6. При приемане на влак с уведомяване от длъжностно лице или придружаване от същия или със заповед образец II-A от съседната гара - до 25 км/ч при железопътни линии със стандартно междурелсие 1435 мм, и до 10 км/ч при теснопътните линии;

7. При движение на влак с вагоните напред - до 25 км/ч при железопътни линии със стандартно междурелсие 1435 мм, и до 15 км/ч при теснопътните линии; когато се буца вагон снегорин - до 45 км/ч;

8. При движение на влак през дезинфекционна рамка - до 25 км/ч;

9. При заминаване на влак без изходен сигнал, при затворен изходен сигнал, с ключ-жезъл, по поканителен сигнал (на изходния светофор) скоростта на влака през изходните стрелки е до 25 км/ч при железопътни линии със стандартно междурелсие 1435 мм, и до 10 км/ч при теснопътните линии;

10. При "изкуствена" заетост на блок-участък на автоматична блокировка (АБ) с проходни сигнали първият влак го преминава със скорост до 40 км/ч;

11. При изпращане на возила за работа на междугарието с разграничение по време първото возило се движи със скорост до 50 км/ч, а следващите - до 15 км/ч;

12. При липса на електрически контрол на стрелка с електрически обръщателен апарат, но заключена с ръчна заключалка и при повреда на ръчна

заклучалка на стрелка, контролирана с РУКЗ, влаковете преминават през нея със скорост до 25 км/ч при железопътни линии със стандартно междурелсие 1435 мм, и до 10 км/ч при теснопътните линии.

(3) При неосветен или постоянно светещ предпрелезен светофор машинистът намалява скоростта на влака непосредствено пред прелеза до 15 км/ч, с готовност за спиране при видимо препятствие. След преминаване на подвижните железопътни средства през прелеза скоростта на влака се ускорява до максимално допустимата.

(4) Не се допуска движение на влакове в участъци, необорудвани с пътно оборудване на АЛС/ETCS, със скорост над 130 км/ч.

(5) Редът за извършване на спирачни, товарни, динамично – ходови изпитания и други проби на ПЖПС по железопътната инфраструктура на ДП НКЖИ, се определя с инструкция на Генералния директор.

Чл. 319. Основни принципи при ограничаване скоростите на движение при неизправност на наставовите връзки и релсите на железопътните линии на ДП НКЖИ се регламентират с инструкция на Генералния директор.

ДЯЛ ВТОРИ

АВАРИЙНО СПИРАНЕ НА ПОДВИЖЕН ЖЕЛЕЗОПЪТЕН СЪСТАВ И ПРЕУСТАНОВЯВАНЕ НА ДВИЖЕНИЕТО. ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ НА ДВИЖЕНИЕТО

Чл. 320. Длъжностно лице на ДП НКЖИ констатирало неизправност на елемент, устройство или съоръжение на железопътната инфраструктура, нарушаване на строителния габарит или друга опасност - природни бедствия, производствени аварии, заплаха от терористични актове и др., застрашаваща безопасността на превозите и/или сигурността и здравето на пътниците, длъжностните лица от железопътния транспорт и/или трети лица, е длъжно незабавно да предприеме действия за сигнализиране към и спиране на застрашените железопътни или пътни превозни средства, след което незабавно да уведоми съответните длъжностни лица за преустановяване на движението на влаковете и маневрите по реда на действащите нормативни актове.

(2) В случаите по ал. 1, дежурният ръководител движение, записва в книгата за диспечерските заповеди:

1. Датата и часа на получаване на сигнал;
2. Трите имена и длъжността на лицето, което го подава;
3. В случай, че лицето не е от упоменатите в ал. 1 се записва и точният му постоянен адрес;
4. В случай, че сигналят е подаден по телефон се записва и номера на телефона за осъществяване на обратна връзка.

Чл. 321. (1) Действия за преустановяване на движението се извършва аварийно от лицата по чл. 299, ал. 4 на тези правила, без предварителна проверка или разпореждане от определено длъжностно лице на ДП НКЖИ, при получаване на сигнал за опасност в случаите по чл. 320 и чл. 299, ал. 4 на тези

правила, от длъжностно лице на ДП НКЖИ, длъжностно лице на превозвач или лице от външни изпълнители на дейности по инфраструктурата, а така също и при получаване на разпореждане от компетентните органи - ИА "ЖА", МВР, Гражданска защита и др.

(2) За случаите по ал. 1, дежурният ръководител движение незабавно уведомява началника на гарата и влаковия диспечер и предприема съответните действия за прекъсване на движението, уведомяване и други съгласно изискванията на Наредба № 58 и Правила за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт на Генералния директор.

(3) При наличие на влак, маневра или друго возило, изпратени в междугарие преди получаване на сигнал по ал. 1, дежурният ръководител движение предприема и действията съгласно Наредба № 58 и чл. 299, ал. 4 на тези правила.

(4) Сигнализирането на участъците, изискващи преустановяване на движението се извършва съгласно Наредба № 58.

Чл. 322. Възстановяването на движението се извършва от длъжностни лица на ДП НКЖИ, притежаващи съответната правоспособност и квалификация, след отстраняване на причините за прекъсването и разрешение на компетентните органи, по реда на Наредба № 58, тези правила и Правила за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт на Генералния директор.

ДЯЛ ТРЕТИ

ВЪВЕЖДАНЕ И ПРЕМАХВАНЕ НА НАМАЛЕНИЯ НА СКОРОСТТА НА ДВИЖЕНИЕ НА ВЛАКОВЕТЕ ПО ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА ДП НКЖИ

Глава четиридесет ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

Чл. 323. (1) За осигуряване на безопасно и непрекъснато движение по железопътните линии на ДП НКЖИ се въвеждат намаления на скоростта.

(2) Въвеждането и премахването на намаленията на скоростите се извършва в съответствие с изискванията на Наредба № 58, тези правила и Правила за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт.

(3) С тези правила се определят:

1. Видовете намаления, въведени по железопътната инфраструктура на ДП НКЖИ;

2. Редът и технологията за въвеждане и премахване на намаления на скоростта;

3. Длъжностните лица, които имат права да въвеждат и премахват временни намаления на скоростта по железопътната инфраструктура на ДП НКЖИ, както и техните отговорности;

4. Процедурите и реда за уведомяване на заинтересованите служби на ДП НКЖИ, превозвачите и трети лица при въвеждане и премахване на намаление на скоростта по железопътната инфраструктура;

5. Сроковете за премахване на намаления на скоростите по железопътната инфраструктура;

6. Отговорните длъжностни лица за възстановяване на скоростите;

7. Контрола по спазването на сроковете за премахване на намаления на скоростите по железопътната инфраструктура;

8. Контрола по отстраняване на причините и провеждането на мерките за вдигане на скоростта;

9. Сроковете и мерките, необходими за провеждане на процедурите по премахване на причините за въвеждане на намаленията и за постигане проектните скорости по железопътната инфраструктура;

10. Процедурата за преминаване от временно в постоянно намаление на скоростта;

11. Системата за следене на състоянието на временните намаления на скоростите за движение на влаковете дадени по железопътната инфраструктура;

12. Реда за регистриране и документиране на дейностите по въвеждане на временни намаления, причините за въвеждане, мерките, действията и сроковете за премахването на причините за временни намаления и вдигане на скоростите до тези по действащото годишно разписание.

Чл. 324. (1) Всички длъжностни лица в ДП НКЖИ, изпълняващи дейности по експлоатацията, ремонта и поддържането на железопътната инфраструктура, както и лицата, извършващи строителна, ремонтна или друга дейност в зоната на отчуждение или в зоната на ограничителната строителна линия на железопътната инфраструктура са длъжни да спазват и прилагат изискванията и разпоредбите за въвеждане и премахване на намаления на скоростта на движение на влаковете.

(2) Намаления на скоростта се въвеждат във всички случаи, при които, в зависимост от степента на опасност не се налага спиране на движението по железопътната инфраструктура в даден участък, до отстраняване на причините застрашаващи безопасността на превозите и/или сигурността и здравето на пътниците, длъжностните лица от железопътния транспорт и/или трети лица.

Чл. 325. (1) Намаляването на скоростта има за цел да се гарантира безопасността на превозите в определен участък от железопътната инфраструктура и да се намали риска от възникване на произшествие в процеса на експлоатацията му.

(2) Размера на намаляването на скоростта се дава в зависимост от техническото състояние на елементите в определен участък от железопътната инфраструктура и/или при отчитане степента на опасност от влиянието на външни сили, които имат пряко въздействие върху техните параметри.

Чл. 326. (1) Всички участъци изискващи намаление на скоростта, задължително се сигнализират съгласно изискванията на Наредба № 58 под контрола на правоспособни длъжностни лица от регионалните

експлоатационни поделения отговорни за железния път, с изключение на случаите, регламентирани в действащите нормативни актове и тези правила.

(2) В случаите, при които се налага въвеждане на временни ограничения на скоростта поради извършване на регламентирани дейности по изграждане, ремонт и поддържане на железопътната инфраструктура, и тези дейности се извършват от лица, външни на ДП НКЖИ, въвеждането и сигнализирането на тези намаления се извършва по реда, описан в тези правила.

Глава четиридесет и първа ВИДОВЕ НАМАЛЕНИЯ НА СКОРОСТТА И СРОКОВЕ ЗА ДЕЙСТВИЕТО ИМ

Чл. 327. (1) Намаление на скоростта на движение на влаковете е всяко намаление на скоростта спрямо тази, с която, до момента на въвеждане на новата по-ниска скорост, регламентирано се е експлоатирала железопътната инфраструктура в определения участък.

(2) Намаленията на скоростта на влаковете, които се дават по железопътната инфраструктура са временни и постоянни.

Чл. 328. (1) Постоянно намаление на скоростта на движение на влаковете е намаление на скоростта спрямо проектната, което регламентира експлоатирането на железопътната инфраструктура в определения участък с по-ниска скорост.

(2) Постоянните намаления са два вида:

1. Намаленията, въведени в съответствие с:

а) съществуващите проектни технически и нормативни характеристики на обектите и съоръженията на железопътната инфраструктура – криви с малък радиус, извънгабаритни обекти и съоръжения, по-ниска носимоспособност и др.;

б) действащите нормативни изисквания – гари с РУКЗ или без ОИ, преминаване през отклоненията на стрелки, стрелки на междугарие, намаленията по чл. 329.

2. Намаленията, въведени по реда на чл. 332 и чл. 333 на тези правила.

(3) Постоянните намаления са отразени в документа за състоянието на железопътната мрежа, техническите параметри и нормативи на железопътната инфраструктура, взети са под внимание и са отразени годишното разписание (графика) за движение на влаковете.

Чл. 329. Дейностите по намаление на скоростта за движение на влакове, в състава на които е включен подвижен железопътен състав за междурелсие 1520 мм със статичен габарит 0-Т, 1-Т/5100 и 1-Т са регламентирани с инструкция на Генералния директор и се сигнализират съгласно Наредба № 58.

Чл. 330. Временно намаляване на скоростта на движение на влаковете е намаление, което временно регламентира експлоатирането на железопътната инфраструктура в определения участък с по-ниска скорост.

Чл. 331. (1) В зависимост от периода на действие, временните намаления са:

1. Кратковременни - намаления, чието действие е в рамките до 8 часа;
2. Краткосрочни - намаления, които ще бъдат премахнати след отстраняване на причините за появата им в рамките до 24 часа.
3. Средносрочни - намаления, които ще бъдат премахнати след отстраняване на причините за появата им в рамките до 5 (пет) денонощия.
4. Дългосрочни - намаления, които ще бъдат премахнати след отстраняване на причините за появата им в рамките до 30 денонощия.

(2) Периодът за действие на временно намаление на скоростта въведено в следствие на недействаща осигурителна техника, включително и автоматични прелезни устройства, независимо от причините, не може да бъде по-голям от пет денонощия.

(3) В случаите по ал. 2 при които причините за въвеждане на временно намаление на скоростта по обективни причини не може да бъдат премахнати в рамките на пет денонощия, ръководителя на съответното регионално поделение отговарящо за осигурителната техника отправя в писмен вид мотивирано предложение за удължаване на срока до Генералния директор.

(4) В случаите, при които причините за въвеждане на временно намаление на скоростта съгласно технологията и процедурите за премахването им се предвижда период на действие по-голям от 30 денонощия, ръководителя на съответното регионално поделение отговарящо за железния път или регионално поделение отговарящо за осигурителната техника отправя в писмен вид мотивирано предложение за удължаване периода на действие на намалението и срока за премахването му до Генералния директор.

(5) В случаите по ал. 3 и 4 конкретния срок за отстраняване на причините за временно намаление на скоростта и премахване на намалението се определя с разрешение на Генералния директор. В разрешението се дават мерките за отстраняване на причините и срока за възстановяване на скоростта в участъка.

Чл. 332. (1) В случаите, при които причините за въвеждане на временно намаление на скоростта съгласно технологията и процедурите за премахването им се предвижда период на действие по-голям от шест месеца, регионалният управител ръководителя на съответното регионално поделение отговарящо за железния път или регионално поделение отговарящо за осигурителната техника отправя в писмен вид мотивирано предложение същите да станат постоянни до директора на поделение ЖПС.

(2) Поделение ЖПС съвместно с Поделение СТ подготвят и предлагат за одобряване от Генералния директор необходимите данни и изисквания за разработване на промяна на годишното разписание (графика) за движение на влаковете.

(3) Въз основа на данните по ал. 2 и съгласувано с превозвачите поделение УДВК разработва разписание (график) за движение на влаковете.

Чл. 333. (1) Въвеждането на постоянни намаления на скоростта през периода на действие на годишно разписание (графика) за движение на влаковете се извършва с административен акт на Генералния директор.

(2) Не се допуска периода на действие на постоянно намаление, когато е поради влошено техническо състояние на железния път да е по-голям от периода на два поредни годишни графика за движение на влаковете.

(3) В административния акт по ал. 1 се дават мерките за отстраняване на причините и срока за възстановяване на проектната скорост в участъка.

Чл. 334. Временно намаляване на скоростта се въвежда:

1. В участъци, в които е изчерпан лимита на техническите характеристики на обектите и съоръженията на железопътната инфраструктура, гарантиращ безопасно движение на влаковете с определени скорост (проектна, по книжка-разписание, намалена), габарит, носимоспособност и други;

2. Когато техническите параметри на конструктивните елементи на горното и долното строене на железния път са излезли извън толерансите, допускащи експлоатация им с определената скорост;

3. При наложително намаляване на динамичното въздействие на подвижния състав, с цел съхраняване и удължаване на ресурса на железния път;

4. В участъци, в които е намалена или нарушена видимостта, изисквана съгласно действащите нормативни актове;

5. Когато е нарушен необходимия обзор на прелези;

6. При опасност или възникване на природни бедствия и аварии;

7. При извършване на дейности по подържането и ремонта на железопътната инфраструктура, когато това е необходимо или се изисква;

8. При строителни и ремонтни дейности, извършвани по съседни коловози или в непосредствена близост до тях, когато това е необходимо или се изисква;

9. В участъка на строително-монтажни и други дейности по изграждане, ремонт или експлоатация на външни обекти и съоръжение, извършвани в площта, определена от ограничителната строителна линия на железопътната инфраструктура, които се извършват по начин, по който е застрашена безопасността на превозите.

Чл. 335. В зависимост от причините за въвеждането им, временните намаления на скоростта на влаковете са:

1. Технологични;

2. Оперативни;

3. Аварийни.

Чл. 336. (1) Технологични са намаленията, които се въвеждат при извършване на дейности по изграждането, ремонтът и строителството на железопътната инфраструктура изискващи ограничение на скоростта в размери, регламентирани в техническите изисквания и нормативните актове.

(2) Технологични намаления могат да се въвеждат при извършване на:

1. Основен и среден ремонт или текущо поддържане на железния път;

2. Ремонт и полагане на безнаставов релсов път, съгласно Технически норми за устройство, построяване и ремонт на безнаставов релсов път;

3. Планов ремонт и изолиране действието на ОТ;

4. Основен ремонт на железния път в „прозорец“ или на втория коловоз при двойни железопътни линии;

5. Съгласувани с ДП НКЖИ дейности в зоната на отчуждение и/или ограничителната строителна линия на железопътната инфраструктура, извършвани от външни лица. Такива се въвеждат при пресичания на железопътната инфраструктура или при дейности в зоната на ограничителната строителна линия, когато това е необходимо.

(3) Началото на периода за въвеждане на технологичните намаления на скоростта се определя в зависимост от плана и технологията за извършването на съответните строително монтажни дейности.

(4) Когато се налага технологично да се въведе временно намаление в участък, оборудван със система за автоматична локомотивна сигнализация (АЛС/ETCS), съответното регионално поделение отговарящо за железния път уведомява за това писмено с телеграма съответното регионално поделение отговарящо за сигнализацията и телекомуникациите най-малко пет работни дни, преди въвеждането на намалението. Такава процедура не се прилага, когато предварително със съвместни комисии е уточнена технологията на ремонта и технологичното намаление.

(5) Технологичните намаления могат да бъдат:

1. С еднократно въвеждане на намаление на скоростта със срок на действие съгласно чл. 331 на тези правила.

2. С многократно периодично въвеждане на краткосрочни намаления на скоростта в рамките на осем часа, до приключване на дейностите по обекта, изискващи намаление на скоростта.

(6) В случаите по ал. 5, т.1 уведомяването на заинтересованите лица за въвеждането на намаление на скоростта се извършва най-малко 24 часа преди началото на периода за неговото действие.

(7) В случаите по ал. 5, т. 2 когато дейностите по ал. 2 ще се извършват по технологията предвиждаща многократно въвеждане на намаления на скоростта с различни фронтове, съответния ръководител на експлоатационното поделение на ДП НКЖИ издава заповед, регламентираща:

1. Общия ред и процедурите за въвеждането и премахването на тези намаления на скоростта;

2. Времето за тяхната продължителност;

3. Периода, през който ще се въвеждат – неговото начало и край;

4. Конкретните длъжностни лица, имащи право да въвеждат и премахват краткосрочните намаления;

5. Скоростта на движение след премахване на краткосрочните намаления.

(8) Със заповедта по ал. 7 се запознават всички заинтересовани лица по реда на чл. 339, ал. 5 на тези Правила.

(9) В случаите по ал. 7 при които лица, външни на ДП НКЖИ, извършват строителна, ремонтна или друга дейност в зоната на отчуждение или в зоната на ограничителната строителна линия на железопътната инфраструктура, съответния регионален управител на предприятие на ДП НКЖИ в заповедта регламентира и техните задължения, които предварително са договорени по съответния ред.

Чл. 337. (1) Оперативни намаления на скоростта се въвеждат при регистриране на условия, налагащи ограничение на скоростта в размери, намаляващи нивото на риска за развитието им и възникването на произшествия.

(2) Оперативни намаления на скоростта могат да се въведат при:

1. При влошени метеорологични условия;
2. Опасност от активизиране на слаби места;
3. Технически параметри на елемент или обект от железопътната инфраструктура с достигнали допустимите норми за експлоатация с определената скорост, съгласно действащите нормативни актове;
4. Опасност от природни бедствия, след земетресения и при опасност от терористични актове.

(3) Началото на периода за въвеждане на оперативните намаления се определя в зависимост от степента на опасност от възникването им.

(4) В случаите по ал. 2, т. 2 и т. 3, ръководителят на съответното регионално предприятие след въвеждане ограничение на скоростта, представя доклад на Генералния директор, в който мотивира необходимостта за ограничаването на скоростта и предлага срока в който тя ще бъде възстановена на движение на влаковете.

Чл. 338. (1) Аварийни намаления на скоростта се въвеждат при констатиране на непредвидени, внезапно появили се неизправности и повреди на железния път, изкуствените съоръжения, контактната мрежа, осигурителната техника и деформации на земното платно, застрашаващи сигурността и безопасността на движение.

(2) Аварийни намаления на скоростта могат да се въведат при:

1. Счупване на релса, скъсване на заварка или открита остро-дефектна релса, съгласно Каталог на дефектите на релсовите елементи;
2. Активизиране на слаби места;
3. Загуба на устойчивост на земното платно;
4. Посегателства или кражби на елементи и обекти на железопътната инфраструктура.

(3) В случаите по ал. 2, когато не се налага спирането на движението и същото може да се извършва безопасно с намаление на скоростта, намалението се въвежда незабавно по реда определен с тези правила и Правилата за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт на Генералния директор.

Глава четиридесет и втора

**РЕД ЗА ВЪВЕЖДАНЕ И ПРЕМАХВАНЕ НА ВРЕМЕННИТЕ
НАМАЛЕНИЯ НА СКОРОСТТА И ДЛЪЖНОСТНИ ЛИЦА, КОИТО
ИМАТ ПРАВА ЗА ТОВА**

Чл. 339. (1) Въвеждането и всяка промяна на параметрите на участък, изискващ намаление на скоростта се извършва задължително след

сигнализирането им и писмено уведомяване за това на заинтересованите лица с телеграма.

(2) При въвеждане на оперативно временно намаление на скоростта на движение за определен период от време, скоростта се намалява без участъците да се сигнализират с ръчни преносими сигнали, а само чрез влаковия диспечер, който разпорежда да се връчва заповед образец П-А за движение при специални условия в гарите, в които влаковете спират по разписание. В заповедта се указват междугарията, километричното положение на участъците и намалената скорост.

(3) Неспиращите по разписание влакове, навлезли в участък, изискващ преминаване с намалена скорост, се спират за връчване на заповед обр. П-А в първата следваща гара по посока на движението на влака.

(4) При въвеждане на намаление на скоростта по железопътната инфраструктура, задължително дават следните параметри: датата и началния час, от които важи намалението; числената стойност на намалената скорост; фронта (дължината) на намалението; километричното положение на намалението; наименование на междугарията и номера на пътя и/или гарата и коловоза, по който се дава намалението; други предписания съгласно действащите нормативни актове и разпоредби.

(5) Телеграмата по ал. 1 се адресира до: съседните гарии в съответния участък, влаковия диспечер на съответния участък, съответните експлоатационни служби на превозвачите, съответните: регионални експлоатационни поделения, поделение УДВК, поделение ЖПС, Инспекция „БП и ТСОС“, поделение СТ и поделение Електроразпределение на ДП НКЖИ, съответното Звено „ОД“, БККИ, РИБП и ГД ЖИ към ИА ЖА.

(6) След получаване на телеграмата, съответният влаков диспечер разпорежда на гарите за връчване на заповед за движение при специални условия.

Чл. 340. (1) Премахване на местата с намаление и въвеждане на скоростта по разписание се извършва по реда и условията на чл. 339 и отстраняване сигналите, с които са били оградени.

(2) Във всички случаи, когато има техническа възможност да се прилага Инструкцията за предаване и приемане на телеграми с използване на електронна поща в системата на ДП НКЖИ, телеграмите за въвеждане и премахване на временни намаления да се адресират и до лицензираните превозвачи на определен от тях e-mail адрес.

Чл. 341. (1) Въвеждането и премахването на технологични временни намаления на скоростта на движението на влаковете се извършва от съответния ръководител на регионално експлоатационно поделение на ДП НКЖИ или негов заместник.

(2) Технологичните намаления с периодично въвеждане на краткосрочни намаления на скоростта на участъци, в които регламентирани строителни или ремонтни работи по железопътната инфраструктура ще се извършват от лица, външни на ДП НКЖИ, по преценка на съответния регионален управител на експлоатационно предприятие на ДП НКЖИ, дейностите по въвеждането,

сигнализирането, промяна на фронта, премахване на краткосрочните намаления и сигналите може да се извършват от ръководителя на работите, притежаващ необходимата правоспособност, което задължително се съгласува и документира в договора за изпълнение.

(3) Лица, външни на ДП НКЖИ, притежаващи необходимата правоспособност, упълномощени да извършват дейностите по въвеждането, сигнализирането, промяна на фронта, премахване на краткосрочните намаления се упоменават поименно в заповедта по чл. 336.

Чл. 342. (1) Въвеждането на оперативни временни намаления на скоростта на движението на влаковете се извършва от съответния ръководител на експлоатационно регионално поделение на ДП НКЖИ по движението, железен път и съоръженията, електроразпределението и сигнализация и телекомуникации, неговия заместник или влаковия диспечер.

(2) Намаленията на скоростта поради влошени метеорологични условия се въвежда с разпореждане на влаковия диспечер след съгласуване на параметрите за намалението със съответния ръководител регионално поделение.

(3) Премахването на оперативни временни намаления на скоростта на движението на влаковете се извършва от съответния ръководител на регионално поделение на ДП НКЖИ или неговия заместник.

Чл. 343. Разпореждането за въвеждане на оперативни и аварийни временни намаления се дава от съответния ръководител на регионално поделение на ДП НКЖИ, отговарящо за този елемент или съоръжението, чието техническо състояние изисква намалението.

Чл. 344. (1) Длъжностни лица със съответна правоспособност, констатирани (или уведомени за) неизправност на елемент от железопътната инфраструктура, установена чрез измерване, изпитване, визуално или по друг начин, изискваща аварийно намаляване на скоростта, незабавно въвеждат или предприемат действия за намаляване на скоростта съобразно степента на неизправност, след което уведомява за това съответния ръководител на експлоатационно регионално поделение на ДП НКЖИ или упълномощено и определено от него лице (дежурния диспечер, техническо лице) в предприятието.

(2) След получаване на уведомлението по ал. 1 и проверка на обстоятелствата, съответния ръководител на експлоатационно регионално поделение на ДП НКЖИ, определя мерките и сроковете за премахване на намалението.

(3) Длъжностните лица по ал. 1, имащи право да въвеждат аварийни намаления на скоростта се определят със заповед на Генералния директор.

(4) Длъжностните лица по ал. 3 въвеждат аварийно намаление и предписват условията за движение на влаковете с вписване в дневника за диспечерски заповеди в гарата, с телефонограма от междугарието или телеграма.

Чл. 345. (1) В случаите, когато се налага аварийно намаляване на скоростта, всички влакове се спират в двете съседни гари през първите 24 часа,

считано от часа на получаването на писменото уведомление, за връчване на заповед за движение при специални условия. В заповедта се предписват условията за движението на влаковете и возилата. В период на извършване на ремонт, когато фронтът на намалението на скоростта се променя в рамките на междугарието, заповед за движение при специални условия се връчва само през първите 24 часа от започване на ремонта.

(2) В участък, съоръжен с диспечерска централизация (ДЦ), гарите, ограждащи междугарието, в което се налага преминаване на места с намалена скорост през първите 24 часа, считано от часа на получаване на писменото уведомление, работят на РМУ за връчване на заповед за движение при специални условия.

(3) Разрешава се на влаковия диспечер да разпорежи връчването на заповед за движение при специални условия от друга гара, където влакът спира по разписание, като за целта нареди за това с диспечерска заповед до гарата, която ще връчва заповедта за движение при специални условия и до гарата, ограждаща междугарието от направлението на идващия влак.

(4) В случаите, при които неизправностите и/или причините за дадено намаление не могат да бъдат отстранени в срок до 24 часа от установяването им ръководителя на регионалното експлоатационно поделение по железния път организират, сигнализируют и контролират сигнализирането на тези места.

Чл. 346. (1) Длъжностно лице от ДП НКЖИ, констатирало неизправности по железния път, съоръженията и контактната мрежа, изискващи намаляване на скоростта на движение на влаковете, незабавно уведомява една от съседните гари.

(2) Дежурният ръководител движение от гарата, в която е получено уведомлението, незабавно уведомява дежурния ръководител движение в съседната гара и влаковия диспечер. Влаковият диспечер уведомява дежурния диспечер в съответното БККИ, който уведомява дежурните длъжностни лица от съответното регионално експлоатационно поделение по железния път.

(3) Дежурният ръководител движение след получаване на заповедта за предписаните условия или получената телефонограма (телеграма) веднага уведомява влаковия диспечер и дежурния ръководител движение в съседната гара, които записват текста на заповедта (телефонограмата) в дневниците за диспечерски заповеди и разменят квитанционни номера. В този случай дежурните ръководители движение писмено със заповед за движение при специални условия уведомяват влаковия персонал за условията за преминаване на мястото изискващо намаление на скоростта.

Чл. 347. (1) Когато се наложи временно изолиране на прелез, съоръжен с АПУ или изолиране на осигурителна техника, по писмено искане от ръководителя на регионалното поделение по сигнализация и телекомуникации и след получаване на разрешение от Генералния директор, ръководителя на регионалното поделение по железния път и съоръженията след сигнализиране на мястото, уведомява с телеграма лицата по чл. 339, ал. 5.

(2) Въвеждане на аварийно намаление по реда на ал. 1 се извършва и при кражба или посегателства на прелезно оборудване и други устройства на осигурителната техника.

(3) В случаите, когато причината за прекъсване на работата на устройство или съоръжение, стопанисвано от регионалното поделение за сигнализация и телекомуникации не може да бъде отстранена в срок до 24 часа от повредата му, ръководителя на регионалното поделение за сигнализация и телекомуникации незабавно писмено уведомява ръководителя на регионалното поделение по железния път и заинтересованите служби, за организиране на сигнализирането на мястото, изискващо временно намаляване на скоростта.

Чл. 348. (1) При достигане на критичните стойности на температурата на релсовите нишки, определени съгласно действащите нормативни актове и разпоредби, ръководителя на регионално поделение по железния път или упълномощено от него длъжностно лице подготвя и изпраща по мрежата на ДП НКЖИ телеграма за намаляване на скоростта, с която уведомява: Завеждащ диспечерска смяна в съответното регионално Звено „ОД“, Отдел „Координация и контрол“ в съответния регион на ДП НКЖИ, отдел ЦДР в Поделение УДВК, Поделение ЖПС, превозвачите, РИБП на ДП НКЖИ, и ИАЖА, като предписва условията за движение на возилата.

(2) Участъците, по които при достигане на критично висока температура се налага намаляване на скоростта за известен период, се определят ежегодно до края на месец април, от директора на поделение ЖПС, въз основа на мотивирани предложения от ръководителите на регионалните поделения за поддържане на железния път и съоръженията.

(3) В случаите по ал. 3 упълномощените от директора на поделение ЖПС дежурни диспечери в РЗ ККИ, извършват вписване и отразяват в работния график на влаковия диспечер за достигнати критични температури на релсовите нишки в междугарията, километричното положение на участъците и намалената скорост, след което влаковият диспечер разпорежда на гарите за връчване на обр. П-А.

(4) За по добра оперативност при въвеждане на намаления в случаите по ал.3 Ръководителите на регионалните поделения за поддържане на железния път и съоръженията определят със заповед длъжностни лица, които да уведомяват с телеграма, дежурния диспечера в съответното РЗ ККИ за дадените от тях разпореждания за намаляване на скоростите при достигане на критични температури на релсовите нишки в определените им райони като посочват: междугарието, километричното положение, намалението на скоростта, датата и часа на даване на намалението, критичната температура.

(5) За настъпили промени в експлоатационната дейност, както и при ограничаване (намаляване) така и при нормализиране скоростта на движение на влаковете, определеното по ал. 6 лице от съответното регионално поделение за поддържане на железния път и съоръженията, уведомява с телеграма дежурния диспечер в съответното РЗ ККИ, който извършва необходимото вписване в работния график на влаковия диспечер в съответното звено ОД.

(6) Определените по ал. 6 длъжностни лица от всички регионални поделения за поддържане на железния път и съоръженията задължително правят запис в работния дневник на дежурния диспечер в регионалните поделения за поддържане на железния път и съоръженията за достигнатите критични температури на релсовите нишки, като задължително изписват посочените по-горе данни за своите райони.

Чл. 349. (1) Ръководителят на строителни или ремонтни работи по железопътната инфраструктура, притежаващ необходимата правоспособност, организира и сигнализира местата, изискващи временно намаляване на скоростта, като разпорежда поставяне на място на съответните сигнали, в случай че съответните работи или процеси ще продължат в по-голям срок от 24 часа след започването им.

(2) В периода на извършване на ремонта, за всяка промяна на фронта или размера на скоростта на такова временно намаление в рамките на междугарието, ръководителят на работите прави вписване в дневника за диспечерските заповеди в една от прилежащите гари и уведомява с телеграма заинтересованите.

(3) В случаите, когато се налага въвеждане на ново намаление на скоростта, с което се засягат и/или променят параметрите на други намаления в участъка (фронт, положение на сигналите, скорост и др.) и в случаите, когато с това се нарушават условията на чл. 406 на Наредба № 58, ръководителя на регионално поделение по железния път определя и дава условията и начините за сигнализиране на намаленията, числената стойност на намалените скорости, фронтите (дължините) на намаленията, километричните им положение, както и други предписания съгласно действащите нормативни актове.

Чл. 350. (1) Поставянето на ръчните преносими сигнали за намаление на скоростта се извършва от правоспособни служители или работници от съответния жп участък, под ръководството на ръководителя на железопътния участък или организатора на производствена група.

(2) В случаите по чл. 348, ал. 1 поставянето на ръчните преносими сигнали за намаление на скоростта, се извършва от работниците на организацията извършваща строителни или ремонтни работи по железопътната инфраструктура, под ръководството на лицата по чл. 348, ал. 2.

(3) В случаите на разрешени и регламентирани дейности по чл. 336, ал. 2, т. 5, сигнализирането на местата изискващи намаление на скоростта се извършват от съответното регионално поделение за поддържане на железния път и съоръженията за сметка на лицата, поискали и/или извършващи тези дейности.

Чл. 351. (1) При промяна на някой от параметрите на действащо намаление по железопътната инфраструктура (скорост, фронт, километрично положение), задължително се дават новите им числени стойности и датата и началния час, от които те важат.

(2) При премахване на намаление и възстановяване на скоростта по действащото разписание, задължително се дават числената стойност на скоростта, фронта (дължината) на участъка с увеличена скорост,

километричното му положение, наименование на междугарието и номера на пътя или гарата и коловоза, по който се извършва, както и други предписания съгласно действащите нормативни актове.

(3) Предписанията по ал. 1 и ал. 2 се правят от съответния ръководител на регионално поделение на ДП НКЖИ.

Чл. 352. (1) Премахването на намаленията се извършва след писмено уведомяване на заинтересованите с телеграма по мрежата на ДП НКЖИ и снемане на поставените преносими сигнали от мястото, изисквало намаление.

(2) Премахване на временно намаление и възстановяване на скоростта съгласно действащото разписание, се извършва от ръководителя на съответното регионално поделение отговарящо за железния път, след отстраняване на причините за поставянето му.

(3) Премахване на намаленията, въведени по нередности в осигурителната техника се извършва от ръководител на съответното регионално поделение по поддържане на железния път, след получаване на писмено уведомление за въвеждане в експлоатация на засегнатата апаратура, устройство или система по съответния ред.

Глава четиридесет и трета

ПРОЦЕДУРИ И КОНТРОЛ ПО ИЗПЪЛНЕНИЕ НА МЕРКИТЕ И СРОКОВЕТЕ ЗА ПРЕМАХВАНЕТО НАМАЛЕНИЯТА НА СКОРОСТИТЕ ПО ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

Чл. 353. (1) Сроковете за намаляване на скоростта по чл. 331, ал. 1 се определят от ръководителите на регионални поделения по железен път и/или сигнализация и телекомуникации на ДП НКЖИ, отговарящи за съставен елемент или обект, чието техническо състояние изисква намалението.

(2) При въвеждане на аварийни и оперативни намаления на скоростта в случаите по чл. 337, ал. 2, мерките, процедурите и сроковете за възстановяване на скоростта се дават от ръководителя на съответното регионално поделение след анализ на ситуацията в срок от 24 часа от въвеждане на намалението.

(3) При въвеждане на оперативни намаления на скоростта в случаите по чл. 337, ал. 2, т.2 и т. 3, мерките, процедурите и сроковете за възстановяване на скоростта, в зависимост от конкретния случай могат да се предписват предварително от началника на отдел в поделения ЖПС или СТ при ДП НКЖИ или Генералния директор.

Чл. 354. (1) Ръководителите на регионалните поделения по железен път и сигнализация и телекомуникации отговарящи за железопътната инфраструктура, създават организация за отстраняване на причините и провеждането на мерките за премахване на намаленията и определят конкретни длъжностни лица, отговорни за изпълнението им.

(2) Организацията и изпълнението на процедурите за отстраняване на причините за въвеждане на намаление на скоростта се извършва по календарен план-график, одобрен от съответния ръководител на регионално поделение.

(3) Контролът по изпълнение на дейностите по ал. 2 се извършва от лицата, определени от директорите на подразделения ЖПС и/или СТ.

Чл. 355. Ръководителите на регионалните подразделения планират и осигуряват с предимство необходимите ресурси за изпълнение на процедурите за отстраняване на причините за въвеждане на намаленията.

Чл. 356. (1) Главният ревизор по безопасността упражнява контрол на дейностите по сигнализиране на намаленията по железопътната инфраструктура и изпълнението на мерките за отстраняването им.

(2) Длъжностните лица, осъществяващи контрол по безопасността на превозите при ДП НКЖИ правят предписания във връзка с изпълнението на дейностите по ал. 1.

Глава четиридесет и четвърта **СИСТЕМА ЗА ДОКУМЕНТИРАНЕ, СЛЕДЕНЕ И КОНТРОЛ ПО ВЪВЕЖДАНЕТО, СЪСТОЯНИЕТО И ПРЕМАХВАНЕТО НА НАМАЛЕНИЯ НА СКОРОСТТА**

Чл. 357. (1) Регионалните подразделения за поддържане на железния път водят документация за действащите намаления (временни и постоянни), която съдържа:

1. Всички първични документи по въвеждане на намалението;
2. Административни актове и друга информация, регламентиращи и касаещи промените по дадено намаление;
3. Програма и план-график за премахване на намалението;
4. Справки в табличен вид по образец утвърден от Генералния директор с всички действащи постоянни и временни намаления.

(2) Ръководителят на регионалното подразделение за поддържане на железния път със заповед определя длъжностно лице, което да подготвя информация и анализ за действащите временни намаления и да осъществява контрол по отстраняване на причините за възникването им.

(3) За всяко намаление на скоростта, ръководителите на регионалните подразделения за поддържане на железния път определят длъжностните лица, отговорни за осъществяване на контрол и сроковете за отстраняване на причините за въвеждането му и провеждането на мероприятията за вдигане на скоростта. При неспазване на сроковете за премахване на съществуващите временни намаления отговорните длъжностни лица предоставят писмен доклад за причините за това.

(4) Ежеседмично до 12.00 часа на всеки последен работен ден от седмицата ръководителите на регионалните подразделения отговарящи за железния път представят на директора на подразделение ЖПС информация съдържаща:

1. Седмична справка за временни намаления съгласно ал. 1, т. 4.
2. Отчет за изпълнението на календарните план-графици по чл. 352, ал. 2;
3. Доклад за предприетите мерки и мероприятия за спазването на сроковете за премахването им.

Чл. 358. (1) Директорът на Поделение ЖПС създава ред за водене на регистър на временните и постоянните намаления по железопътната инфраструктура и система за контрол на сроковете за отстраняване на причините за даване на намаления и провеждане на мерки за възстановяване на скоростта.

(2) Ежемесечно и при поискване директорът на Поделение „ЖПС” представя на Генералния директор доклад за предприетите мерки, мероприятия и проблеми за премахване на съществуващите намаления.

(3) При неспазване на сроковете за премахване на съществуващите временни намаления, в доклада по ал. 2 се предоставя информация за причините и отговорните длъжностни лица.

(4) Актуална информация за действащите временни намаления за цялата железопътна инфраструктура се предоставя ежеседмично до 16.00 часа на всеки втори работен ден от седмицата писмено в ИА „ЖА”, както и на определен от нея електронен адрес.

ЧАСТ СЕДМА

ПРАВИЛА ПРИ ИЗВЪРШВАНЕ НА ДЕЙНОСТИТЕ ПО РЕМОТ И ПОДДЪРЖАНЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА В ЗОНИТЕ НА ОТЧУЖДЕНИЕ И ОГРАНИЧИТЕЛНАТА СТРОИТЕЛНА ЛИНИЯ НА ДП НКЖИ

Чл. 359. (1) Класификацията, редът и периодичността на ремонтите на железния път, съоръженията и устройствата на ДП НКЖИ, както и изискванията за видовете работи и обемът при извършването им се определят в „Инструкция за поддържане на дълготрайните материални активи на ДП НКЖИ.

(2) Ремонтите на железния път, съоръженията и устройствата се извършват при обезпечаване безопасност на превозите, в съответствие с изискванията на действащите нормативни актове.

(3) За извършване на големи по обем ремонтни и строителни работи в графика за движението на влаковете се предвиждат "прозорци" през деня и/или нощта, като се отчитат ограниченията на скоростите и времепътуванията на влаковете.

(4) Заявяването, съгласуването и разрешението на "прозорци" се регламентира в инструкция на Генералния директор и Правила за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт.

(5) Поддържането и текущите ремонти на железния път, контактната мрежа, устройствата за осигурителната техника и другите съоръжения и устройства, при които не се нарушават строителния габарит и видимостта на сигналите и които не застрашават безопасността на превозите, не пречат на движението на влаковете и за които не са необходими "прозорци", се извършват без прекъсване на движението.

Чл. 360. (1) Поддържането и текущите ремонти на железния път и съоръженията, системите и устройствата на ОТ и телекомуникациите, и на системите за електроснабдяването на ДП НКЖИ, както и изискванията за извършването им се определят с правила (методики, технологии, изисквания) одобрени от Генералния директор.

(2) Дейностите по ал. 1 се извършват при обезпечаване безопасност на превозите, в съответствие с изискванията на Наредба № 58, тези правила, Правила за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт и други инструкции и разпоредби на Генералния директор.

Чл. 361. (1) За извършване на текущото поддържане на железния път и съоръженията, контактната мрежа и устройствата на ОТ, когато не са предвидени "прозорци", през деня се предоставя регламентирано време с продължителност не по-малка от един час за работа в оперативен ред при запазване на съществуващия график за движение на влаковете.

(2) В участъци с интензивно движение на влаковете "прозорци" за извършване на ремонтни и строителни работи в графика за движението може да се предвиждат и през нощта.

(3) Заявки за прозорци за работа по железния път, съоръженията и устройствата се правят и разрешават в сроковете упоменати в „Инструкцията” по чл. 359 ал.4 от настоящите правила.

(4) При извършване на аварийни ремонти по устройствата на ОТ, КМ и телекомуникациите, да се разрешават аварийни прозорци от ЗОД, по искане на съответния ръководител на регионалното поделение, или упълномощено от него лице с ранг не по нисък от ръководител участък или началник подрайон „Енергоразпределителен” (ПЕ).

Чл. 362. (1) По време на извършване на работи, изискващи планирано прекъсване на движението, ръководителят на работата установява телефонна или радиовръзка с дежурния влаков диспечер или дежурния ръководител движение в една от съседните гари.

(2) В участъци, където в графика за движението на влаковете са предвидени "прозорци" през нощта, ръководителят на работата осигурява осветление на работната площадка.

Чл. 363. Възникналите неизправности по железния път, контактната мрежа и други съоръжения, които застрашават безопасността на движението на влаковете, се отстраняват в рамките на оперативни "прозорци", разрешени със заповед на завеждащия диспечерската смяна в ЗОД.

Чл. 364. (1) Забранено е:

1. Започване на работи, преди мястото за работа да бъде сигнализирано съгласно изискванията на Наредба № 58.

2. Премахване на сигналите, които ограждат мястото на работата преди тя да е напълно завършена и е проверено състоянието на железния път, контактната мрежа и габарита.

(2) Сигнализирането се извършва от правоспособни служители или работниците на съответното експлоатационно звено под ръководството на ръководителя на работата.

Чл. 365. (1) При извършване на работи по железния път на разгънат фронт по много пътни железопътни линии, в криви, в изкопи и други места с ограничена или намалена видимост на сигналите и в участъци с интензивно движение на влаковете ръководителят на работата установява постоянна телефонна или радиовръзка със сигналистите, които уведомяват за движение на влакове и по съседните железопътни линии. По преценка на ръководителя на работата мястото се сигнализира с временно намаление на скоростта.

(2) При липса на телефонна или радиовръзка ръководителят на работата осигурява необходимия брой сигналисти.

Чл. 366. Организацията по осигуряване на движението на влаковете през опасни участъци от железопътната инфраструктура - свлачища, срутища, изтичане на насип и др., се регламентира с инструкция на Генералния директор.

Чл. 367. (1) За ремонтни работи по коловозите, стрелките и съоръженията в района на гара, които не пречат на движението на влаковете и маневрите в гарата и прилежащите ѝ междугария, ръководителят на работата уведомява дежурния ръководител движение чрез вписване в дневника за диспечерски заповеди. В този случай ръководителят на работата осигурява безопасността на работещите без съдействието на дежурния ръководител движение. След завършване на работата ръководителят на работата прави запис в дневника за диспечерски заповеди.

(2) В случаите, когато ръководителят на работата счита, че е необходимо да се предупреждава работната група за придвижване на возилата в гарата, в дневника за диспечерски заповеди той и дежурният ръководител движение уточняват условията на работа, реда и начините на предварителното оповестяване за движението на возила през мястото на работата или съседните коловози.

(3) За ремонтни работи по коловозите, стрелките и съоръженията в района на гара, които възпрепятстват движението на влаковете и маневрите в гарата и прилежащите ѝ междугария, ръководителят на работата иска разрешение за оперативен "прозорец" чрез вписване в дневника за диспечерски заповеди.

(4) Когато се работи на приемно-отправен коловоз, работното място се сигнализира съгласно Наредба № 58.

(5) Когато се работи в коловози извън посочените в ал. 4, по преценка на ръководителя на работата работното място не се сигнализира, а се поставят сигналисти.

(6) На гърбични и разпределителни коловози ремонтните работи се извършват след съгласуване с превозвача и разрешение от дежурния ръководител движение, вписано в дневника за диспечерски заповеди. По преценка на ръководителя на работата работното място не се сигнализира, а се поставят сигналисти и работещия оператор ги уведомява по високоговорещата уредба.

(7) Възстановяване действието на устройствата при работи по ал. 3 и ал. 6 се извършва от дежурния ръководител движение, след като ръководителят на

работата запише в дневника за диспечерски заповеди, че ремонтът е завършен, устройствата са изправни и е предписал условията за работа с тях.

(8) Когато ремонтните работи на устройствата се извършват от две или повече поделения на ДП НКЖИ и/или други предприятия в рамките на общ "прозорец", възстановяването на действието им се извършва от дежурния ръководител движение, след като ръководителите на работата от съответните поделения и предприятията запишат в дневника, че ремонтът е завършен, устройствата са изправни и са предписали условията за работа с тях.

Чл. 368. (1) Планирано прекъсване на железния път, ОТ и телекомуникациите, съоръженията на контактната мрежа и тяговите подстанции се разрешава от:

1. Началника на гарата, съгласувано с дежурния влаков диспечер, при осигурена безопасност на движението на влаковете и маневрите чрез ръчни заключалки или "кука-болт", сигнали или бариери, за ремонт с времетраене до 12 часа, на:

- а) една стрелка или две стрелки, свързани в есова връзка;
- б) една бариера в района на гарата;
- в) един коловоз с принадлежащите изходни сигнали.

2. Началника на гарата без съгласуване прекъсването им с дежурния влаков диспечер и при осигурена безопасност на движението на влаковете и маневрите чрез ръчни заключалки или "кука-болт" за коловози и стрелки извън приемно-отправните.

3. Директора на поделение УДВК или упълномощено от него длъжностно лице с ранг не по-малък от началник на звено оперативно-диспечерско (ЗОД) - за ремонт на железния път и контактната мрежа на приемно-отправни гарови коловози - за срок повече от 12 часа, за изваждане и полагане на стрелка, за ремонт на текущия път извън изходните сигнали и други работи, когато не се налага изменение на графика за движението на пътническите и товарните влакове, преминаващи през районите на две ЗОД.

4. Генералния директор за ремонти, които налагат изменение на графика за движението на влаковете или пренасочване на влакове по обиколен път - през други участъци; в тези случаи заинтересуваните служби се уведомяват най-малко 6 денонощия преди започване на прекъсването.

5. Директора на поделение УДВК или упълномощено от него лице, с ранг не по-нисък от началник на ЗОД- за ремонт на входни светофори, измерване и ремонт на контролни и магистрални кабели, ремонт на ПАБ или АБ и прелазни устройства – за срок до 12 часа, когато не се налага изменение на ГДВ.

6. Директора поделение "Електроразпределение" - за съоръжения включени в система SCADA, както разединители с дистанционно управление, секционни постове - за ремонти, пресъоръжаване и др.

(2) Прекъсване и възстановяване на движението по гаровите коловози, без тези по ал. 1, т. 2, текущия път и междугарията се извършва само с писмена заповед на влаковия диспечер.

Чл. 369. (1) Забранява се прекъсване на железния път и на устройствата за ОТ и телекомуникации, докато ръководителят на работата не е получил

писмена заповед от влаковия диспечер, а в електрифицирани участъци, когато е необходимо и от енергодиспечера - чрез дежурния ръководител движение и докато мястото не бъде сигнализирано съгласно Наредба № 58.

(2) Искане и разрешение за прекъсване на железния път и на устройствата за ОТ и телекомуникации, ръководителят на работата може да получи и от мястото на междугарието по телефона от дежурния ръководител движение с телефонограма, записана в дневник образец П-76 за съответното междугарие.

(3) Когато се изисква изключване на напрежението в контактната мрежа, разрешение за започване на работа се дава от отговорния изпълнител по превключванията чрез дежурния ръководител движение.

(4) Разрешение за прекъсване на движението по железния път за строително-ремонтни или други работи, се иска от и дава само на длъжностни лица от ДП НКЖИ или такива от външни организации, притежаващи правоспособност, Строителен техник по поддържане и ремонт на ж.п. линии и съоръжения, Механик ОТ или Механик КМ, удостоверено с показване на необходимите документи на дежурния ръководител движение.

Чл. 370. (1) Движението на влаковете се възстановява само с писмено уведомяване или телефонограма за завършване на работата и отстраняване на препятствията за безопасно движение на влаковете, което може да се извърши и от мястото на междугарието с телефонограма от следните длъжностни лица:

1. От ръководителя на регионално поделение за поддържане на железния път и съоръженията или упълномощено от него лице с правоспособност „Строителен техник по поддържане и ремонт на жп линии и съоръжения“ - когато ремонтът на железния път или възстановяването му се извършва от органите на регионалното поделение за поддържане на железния път и съоръженията;

2. От длъжностни лица на съответното предприятие с правоспособност „Строителен техник по поддържане и ремонт на жп линии и съоръжения“ - когато работите по реконструкции, преустройства или ремонт на железния път, електро и енергосъоръженията се извършват от външни строително-ремонтни предприятия;

3. От ръководителя на регионално поделение за поддържане на сигнализацията и телекомуникациите или от упълномощени от тях специалисти с правоспособност–„Механик ОТ“ - при извършване на работи, свързани с устройствата на ОТ.

4. От ръководителя на регионално поделение за поддържане контактната мрежа или от упълномощени от него специалисти с правоспособност „Механик контактна мрежа“ - при извършване на работи, свързани с устройствата на контактна мрежа.

(2) Предприятието - изпълнител на строително-ремонтните работи, носи отговорност за техническата изправност на ремонтираните съоръжения през времетраенето на ремонта.

Чл. 371. (1) Всички дейности и работи в зоната на отчуждението на ДП НКЖИ независимо от вида им и лицето, което ги осъществява, с изключение на случаите регламентирани в Наредба № 58, се разрешават от Генералния

директор или упълномощено от него длъжностно лице и под контрола на правоспособни длъжностни лица със съответната квалификация от регионалните експлоатационни поделения на ДП НКЖИ.

(2) В зоната на отчуждение на ДП НКЖИ се извършват само дейностите, свързани с експлоатацията, поддържането, ремонта и развитието на железопътната инфраструктура и нейните елементи, и дейностите регламентирани в Наредба № 58.

(3) Преустройство или ремонт на устройства за осигуряване движението на влаковете се извършват само от правоспособни длъжностни лица от регионално поделение за сигнализацията и телекомуникациите, или такива от външни организации, притежаващи правоспособност механик ОТ и предварително им е дадено разрешение за това и са регламентирани дейностите, които ще извършат.

(4) При неизпълнение на изискванията по ал. 1, длъжностните лица от регионалните поделения, които са го констатирани, спират работата на обектите и уведомяват съответния ръководител на регионално поделение.

(5) Всички длъжностни лица от ДП НКЖИ, както и тези на външни предприятия и организации, извършващи регламентирани и разрешени по съответния ред дейности, изискващи осигуряване безопасността на движението по железопътната инфраструктура на ДП НКЖИ трябва да притежават съответната правоспособност необходима за длъжността и удостоверение за издържан изпит по чл. 39 от Наредба № 56.

Чл. 372. (1) Ограничителната строителна линия на ДП НКЖИ е тази, която определя площта от всяка страна на железния път, разположена съгласно чл. 4, ал. 1 на ЗЖТ, в която се забранява строителството и реконструкцията на обектите, определени в чл. 162, ал. 1 на Наредба № 55.

(2) Основни и текущи ремонти на съществуващи обекти, попадащи в площта по ал. 1, чието строителство е забранено, се разрешават само при условие, че е гарантирана безопасността на превозите и не се възпрепятстват експлоатацията и поддържането на железопътните линии и техните съоръжения, устройства и елементи.

Чл. 373. (1) При извършване на строителство на нови, както и при реконструкция, модернизация, обновяване или текущ ремонт на съществуващи обекти в площта от зоната на отчуждение до ограничителната строителна линия на ДП НКЖИ, трябва да бъде гарантирана безопасността на превозите и да не се възпрепятстват експлоатацията и поддържането на железопътната инфраструктура и нейните елементи..

(2) Безопасността на превозите е гарантирана, когато са спазени следните изисквания:

1. Изграждането и експлоатацията на обекта не създава никакви предпоставки и/или условия за дерайлиране или удар на подвижния състав;

2. Изграждането и експлоатацията на обекта не създават никакви предпоставки и/или условия, водещи до промяна на техническите параметри на железопътната инфраструктура;

3. Обектът не се намира в такава близост до елемент от железопътната инфраструктура, че да води до промяна на строителния габарит;

4. Обектът не нарушава видимостта на сигналите в железопътната инфраструктура и използването му не създава пречки и затруднения при извършване на дейностите по железопътната инфраструктура;

5. Спазени са противопожарните изисквания;

6. Спазени са разстоянията за жилищните и други сгради съгласно Наредба № 7 от 1992 г. за хигиенните изисквания за здравна защита на селищната среда.

(3) Строително-монтажни и други дейности, свързани със строителство в площта, определена в ал. 1, се извършват по начин, който не застрашава безопасността на превозите.

(4) Влаково движение при изпълнение на строително-ремонтни работи по обектите, съоръженията и устройствата на железопътната инфраструктура, когато отделни железопътни отсечки са предадени на Изпълнителя на строително-ремонтните работи, съгласно изискванията на Закон за устройство на територията (ЗУТ) се осъществява при спазване на изискванията, съгласно правила, одобрени от Генералния директор.

Чл. 374. (1) Проектите за подробни устройствени планове (ПУП) за територии, попадащи в площта между линията на отчуждение на железопътната инфраструктура и ограничителната строителна линия се съгласуват с Генералния директор или упълномощени от него длъжностни лица. ДП НКЖИ дава предложения и възражения по проекта за ПУП.

(2) В случаите, когато за териториите по ал. 1 има действащ ПУП, той се изменя така, че да отговаря на изискванията по чл. 372, ал. 1 и чл. 373 на тези Правила, като се спазва процедурата по ал. 1. Исканията за изменение на ПУП се правят по реда на чл. 135 ЗУТ.

ЧАСТ ОСМА

ПРИЕМАНЕ НА НОВИ СТРОЕЖИ И РЕМОНТИ, ИЗВЪРШВАНИ ПО ОБЕКТИТЕ, СЪОРЪЖЕНИЯТА И УСТРОЙСТВАТА НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА ДП НКЖИ. РАЗРЕШЕНИЯ И ВЪВЕЖДАНЕ В ЕКСПЛОАТАЦИЯ.

Чл. 375. (1) Всеки нов или реконструиран обект, съоръжение или устройство на ДП НКЖИ се проектира и реализира по начин, по който, неговото общо ниво на безопасност да бъде най-малко еквивалентно на съществуващото при гарантиране на сравними параметри, показатели и/или функции.

(2) Всяка промяна на съществуващ обект, съоръжение или устройство на ДП НКЖИ се извършва по начин по който неговото общо ниво на безопасност да бъде най-малко равно на първоначалното ниво на безопасност.

Чл. 376. (1) Предложенията за внедряване на нови съоръжения, както и изменения в конструкциите на железния път, съоръженията, устройствата и

собствения подвижен железопътен състав на ДП НКЖИ се отправят до Генералния директор.

(2) В зависимост от вида на разработката, към “предложенията” трябва да са приложени набор от технически, икономически и финансови изчисления и обосновки, точни, мащабни и ясни чертежи и схеми, обяснителни записки, резултати и изследвания от лицензирани лаборатории и други.

(3) По преценка на Генералния директор, документацията по ал. 2 се дава на компетентните по направеното предложение от подразделения, дирекции и/или отдели, които при необходимост могат да поискат допълнителна информация, разяснения и документи от лицето, направило предложението по ал. 1, и изготвят становище относно рационалността и функционалността на предложението.

(4) При положителни становища по ал. 3, със заповед на Генералния директор се назначава специализиран технически съвет на ДП НКЖИ, в който като членове могат да бъдат поканени и външни лица, с доказан научен и практически опит в областта, в която е направеното предложението. Съветът завършва своята работа с протоколирано решение отправено до Генералния директор.

(5) Предложенията по ал. 1 се внедряват в железопътната инфраструктура на ДП НКЖИ, когато са с доказани по-високи показатели на функционалност и безопасност.

(6) Решението за внедряване на предложенията по ал. 1 се вземат от Генералния директор.

Чл. 377. За всички свои решения за внедряване на предложенията по чл. 376, Генералния директор уведомява ИА “ЖА”.

Чл. 378. Новопостроени и реконструирани железопътни линии, съоръжения и устройства на ДП НКЖИ, както и преустройствата и основните им ремонти се приемат и въвеждат в експлоатация по реда на действащите нормативни актове, **Наредба № 57** и тези правила.

Чл. 379. За получаване на разрешение за ползване на устройства и системи на ОТ и други се съставя протокол № 17 за пробна експлоатация съгласно Наредба № 3 за съставяне на актове и протоколи по време на строителството на МРРБ (Наредба № 3).

Чл. 380. (1) Преди започване на работата на комисията за въвеждане в пробна експлоатация на устройствата на ОТ и други строежи в ДП НКЖИ, изпълнителят е длъжен да предаде технологична инструкция и технически спецификации на устройствата. Въз основа на технологичната инструкция и техническите спецификации началника на гарата изготвя инструкция за експлоатация на устройствата, която се проверява от участъков инспектор по ОТ и се одобрява от директора на отделение УДВК.

(2) Персоналът, зает с експлоатацията и поддържането на устройствата по време на пробната експлоатация на устройствата на ОТ трябва предварително да е обучен и изпитан за това по одобрената инструкция по ал. 1.

(3) След като персоналът по ал. 2 успешно положи изпит за работа с устройството, се подписва протокол от комисията по пробната експлоатация и устройството се въвежда в пробна експлоатация.

(4) По време на пробната експлоатация, комисията определя организацията за денонощно дежурство за подпомагане на работещите с устройството и в случай на повреди предписва условията и начина, при които може да продължи работата. През време на пробната експлоатация изпълнителя осигурява денонощно дежурство за отстраняването на евентуално появилите се повреди и дефекти.

(5) Преди въвеждане в пробната експлоатация комисията проверява обема и качеството на извършената работа, пълното съответствие на устройството с проекта и съгласуваната таблица на маршрутните зависимости, както и съответствието на монтажа по утвърдената проектна документация.

(6) За всички свои действия и решения комисията по пробната експлоатация съставя протоколи.

(7) Пробната експлоатация, когато не е по **Наредба № 57**, с продължителност не по-малка от 72 часа започва от деня и часа, вписан в телеграмата, изпратена от представителя на службата по движението в комисията.

(8) По време на пробната експлоатация устройствата се пломбират с редовни пломби. Всяко скъсване на пломба или и други повреди се записва в протокол от работещия с устройството, като строителят вписва причините за всяка повреда, нередовност или скъсване на пломба, което се приподписва от механика по ОТ.

Чл. 381. (1) Всички таблици на маршрутните зависимости на новостроящи се или преустройвани системи на осигурителната техника се съгласуват от поделение УДВК, която съхранява едно копие от тях. Схемите се одобряват от поделение СТ, където се съхранява едно копие от тях.

(2) На съгласуване и одобряване подлежат схемите и таблиците и на всички временни преустройства на осигурителна техника.

(3) Редът и начина за съставяне, одобряване и съгласуване на схемите и таблиците на маршрутните зависимости се определя в инструкция за съставяне на схемите и таблиците на маршрутните зависимости на Генерален директор.

Чл. 382. (1) След всяко изменение, допълнение или влизане в сила на нови нормативни актове, таблиците на маршрутните зависимости и съответните схеми се привеждат в съответствие с новите изисквания или се съгласуват отново, ако не се изискват промени, съгласно инструкцията на Генералния директор по чл. 381, ал. 3.

(2) Поделение СТ организира преустройствата на осигурителната техника съгласно утвърдени проекти (схеми).

(3) Допуска се експлоатация на преустроени съоръжения на осигурителната техника при наличие на одобрени схеми.

(4) След приемане на преустройство на ОТ старите схеми се предават в архива на съответното регионално експлоатационно поделение СТ.

Чл. 383. (1) Прекъсване на действията на устройствата на осигурителната техника и автоматичните прелезни устройства се разрешава от Генералния директор. Заявката за прекъсването се отправя най-малко 10 денонощия, а се разрешават най-малко 6 денонощия преди датата на прекъсването.

(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.

(3) През първите три денонощия на прекъсване се осигурява непосредствен контрол от участъков инспектор или инспектор ОТ към съответното регионално поделение по движението по утвърден график.

Чл. 384. (1) Пултът за временно управление на входните светофори има:

1. Бутон за откриване на сигнал;
2. Бутон за закриване на сигнал;
3. Ключ за даване на вход в главен или отклонителен коловоз;
4. Бутон за поканителен сигнал с брояч - пломбируем;
5. Индикация на показанията на всички светлини на светофора.

(2) Техническите условия, на които трябва да отговаря пултът за временно управление на входните светофори, са:

1. Отварящите се части да имат приспособления за пломбиране;
2. Да може да дава показания по обикновената или по скоростната сигнализация; при обикновената сигнализация долната табела да свети винаги с две жълти светлини;
3. Да може да дава поканителен сигнал с мигаща светлина;
4. Да гарантира автоматично затваряне на редовните сигнали посредством активна релсова верига или чрез къса електронна релсова верига;
5. При изгаряне на светофорните лампи на зелените или жълтите светлини да преминава автоматично в забранително показание;
6. Да може да дава вход в права или в отклонение;
7. Поканителният сигнал да се дава само докато е издърпан или натиснат бутонът;
8. С пулта за временно управление на входен светофор се осъществява зависимост с прелезното устройство в района на гарата.

Чл. 385. (1) Преди прекъсване на действията на устройствата на осигурителната техника и автоматичните прелезни устройства за преустройства и ремонти се изготвя технология от комисия, назначена със заповед на Генералния директор.

(2) При прекъсване на действията на устройствата на осигурителната техника и автоматичните прелезни устройства за профилактични измервания се изготвя технология от поделение СТ.

Чл. 386. (1) При ново строителство или реконструкция и ремонт по съществуващи обекти извършвани в непосредствена близост до и/или в обвръзка със съоръжения на ДП НКЖИ, в проектите и договорите за строителството им се определят ред и технологии за осигуряване на безопасността на движението, изготвени в съответствие с изискванията на действащите нормативни актове.

(2) Реда и технологиите по ал. 1 се съгласуват с Генералния директор.

Чл. 387. Обектите, съоръженията и устройствата от железопътната инфраструктура на ДП НКЖИ, на които се извършва ремонт без случаите по чл. 376, се приемат по ред, определен от Генералния директор.

ЧАСТ ДЕВЕТА ПРЕГЛЕДИ, ПРОВЕРКИ, НАБЛЮДЕНИЕ И НАДЗОР НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА ДП НКЖИ. РЕД ЗА ИЗВЪРШВАНЕ И ДОКУМЕНТИРАНЕ НА ТЕЗИ ДЕЙНОСТИ.

ДЯЛ ПЪРВИ ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

Чл. 388. За осигуряване на непрекъснато и безопасно движение на влаковете и маневрите се извършват наблюдение и проверки на:

1. Железният път и прилежащите съоръжения;
2. Съоръженията и устройствата на осигурителната техника, сигнализационните съоръжения и телекомуникационните мрежи;
3. Съоръженията и устройствата на системите за електроснабдяване;
4. Съоръженията, устройствата и обектите за осъществяване на пътническа, товарна и други експлоатационни дейности;
5. Съоръженията и устройствата на контактната мрежа;
6. Железопътните прелези.

Чл. 389. Целта на дейностите по чл. 388 е да се констатира и регистрира състоянието на съоръженията и устройствата.

Чл. 390. (1) Дейностите по чл. 388 са периодични и извънредни, като могат да бъдат съвместни или специализирани.

(2) Специализираните проверки се извършват от едно или повече длъжностни лица от съответното поделение.

(3) Дейностите по ал. 1 се извършват от:

1. Длъжностни лица на ДП НКЖИ отговарящи за съответните елементи от железопътната инфраструктура при изпълнение на ежедневните си задължения;
2. От комисии, определени с тези Правила;
3. От комисии, назначени от Генералния директор.

ДЯЛ ВТОРИ ПРЕГЛЕДИ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

Глава четиридесет и пета ПЕРИОДИЧНОСТ НА ПРЕГЛЕДИТЕ

Чл. 391. Съвместните прегледи на железопътната инфраструктура се извършват в следната периодичност:

1. Ежемесечно;
2. На три месеца;
3. На шест месеца;
4. Годишни.

Чл. 392. (1) Прегледите на съоръженията и устройствата в района на гарите и разделните постове с дежурен ръководител се извършват ежемесечно от комисия. На преглед подлежат железен път и неговите съоръжения, съоръженията на осигурителна техника, телекомуникации и електроснабдяване, контактна мрежа и нейните съоръжения.

(2) Месечните прегледи се извършват между 10-тия и 25-тия ден на всеки месец.

Чл. 393. Прегледите на съоръженията и устройствата на железопътната инфраструктура в междугарията и в маневрените райони се извършва на всеки три месеца, по график изготвен от директора на регионално поделение за поддържане на железния път и съгласуван с останалите ръководители в региона. Прегледите се извършват през месеците февруари, май, август и ноември.

Чл. 394. (1) Един път на шест месеца се извършва преглед в експлоатационните пунктове по отношение взаимодействието на различните служби при поддържането и експлоатацията на железопътната инфраструктура, състоянието на сградите, в които се осъществяват дейностите по управление движението на влаковете и обслужването на пътниците.

(2) При извършването на прегледите по ал. (1) се проверява и коловозно развитие за подвижния железопътен състав на поделения на ДП НКЖИ.

(3) Прегледите по ал. (1) се извършват два пъти в годината в периодите от 1 до 30 април и от 1 до 30 септември.

Чл. 395. (1) Един път годишно се извършва преглед по отношение на правилно стопанисване, поддържане и експлоатиране на елементите на железопътната инфраструктура.

(2) Годишните прегледи се извършват в периода от 1 октомври до 15 ноември.

Чл. 396. Извънредни съвместни прегледи на железопътната инфраструктура на ДП НКЖИ се извършват по разпореждане на Генералния директор.

Чл. 397. Прегледите на железопътните прелези на железопътната инфраструктура на ДП НКЖИ се извършват по реда на Наредба № 4 за железопътните прелези.

Глава четиридесет и шеста
СЪСТАВ НА КОМИСИИТЕ ПО ПРЕГЛЕДИТЕ

Чл. 398. Месечните прегледите по чл. 392 се извършва от комисия в състав:

Председател – Началник на гара или негов заместник;

Членове:

- Началник/ръководител участък по железен път или негов заместник;
- Ръководител участък ОТ или техник механик ЖПТ/ОТ;
- Началник участък СЕС/ръководител участък ССС или техник телекомуникации;
- Началник участък СЕС/ЕС и ЕК или техник механик ЖПТ/ЕС и ЕК;
- Началник подрайон или техник електрически системи/ КМ - за електрифицирани участъци;
- Представител на собственика на стрелките и коловозите, които са в района на гарата.

Чл. 399. Тримесечните прегледите по чл. 393 се извършва от комисия в състав:

Председател – Началник/ ръководител участък по железен път или негов заместник;

Членове:

- Ръководител участък ОТ или техник механик ЖПТ/ОТ;
- Началник участък СЕС/ръководител участък ССС или техник телекомуникации в участъци с аварийни колонки
- Началник подрайон или техник електрически системи/ КМ - за електрифицирани участъци;
- За междугария и маневрени райони, в които има СОП, жп. прелез с прелезопазач и/или спирка в комисията се включва:
 - началника на съответната гара или негов заместник;
 - представител на собственика на ж.п. прелеза - за ж.п. прелези на междугарие собственост на ведомства и фирми;
 - представител на собственика на СОП, когато стрелката на междугарие е собственост на външни на ДП НК ЖИ ведомства или фирми.

Чл. 400. (1) Шестмесечните прегледите по чл. 394 се извършват от комисия в състав:

Председател – Ръководителя на съответната регионална инспекция по безопасност на превозите или неговия заместник;

Членове – Ръководителя на съответното регионално поделение по движението или негов заместник;

- Ръководителя на съответното регионално поделение по поддържане на железния път и съоръженията или негов заместник;
- Ръководителя на съответното регионално поделение по сигнализация и телекомуникация или негов заместник;

- Ръководителя на съответното регионално поделение по поддържане на контактната мрежа или негов заместник - за електрифициран участък.

(2) По своя преценка, председателя на комисията може да привлече за участие в прегледа и други ръководители и специалисти.

(3) След приключването на прегледите по чл. 394 председателят на комисията съвместно с членовете изготвя доклад до Генералния директор. Докладът се представя в срок до един месец след приключване на прегледите.

Чл. 401. (1) Годишният преглед по чл. 395 се извършва от комисия в състав:

Председател – Зам. генерален директор „Експлоатация“ или Главен ревизор по безопасността;

Членове: – Директор поделение УДВК или негов заместник;

- Директор поделение ЖПС или негов заместник;

- Директор поделение СТ или негов заместник;

- Директор поделение Електроразпределение - за електрифициран участък или негов заместник;

- Ръководителя на съответната регионална инспекция по безопасност на превозите;

- Ръководителя на съответното регионално поделение по движението;

- Ръководителя на съответното регионално поделение по поддържане на железния път и съоръженията;

- Ръководителя на съответното регионално поделение по сигнализация и телекомуникация;

- Ръководителя на съответното регионално поделение по поддържане на контактната мрежа - за електрифициран участък.

(2) По своя преценка, председателят на комисията може да привлече за участие в прегледа и други ръководители и специалисти.

(3) За извършения преглед се изготвя обобщен доклад до Генерален директор.

Чл. 402. (1) Прегледите по чл. 392 и чл. 393 се извършват в работни дни, определени от председателя на комисията и същата се свиква с телеграма до ръководителите на длъжностните лица, участващи в комисията.

(2) В експлоатационните пунктове, в които обекти на железопътната инфраструктура са предадени на Изпълнители за извършване на строителни дейности, в състава на комисии по горните членове се включват и представители на Изпълнителите.

(3) Изпълнителите извършват дейностите, регламентирани в Методика за извършване на прегледи на жп съоръжения и устройства, като екземпляр от протокола се изпраща и на тях.

(4) Прегледите по чл. 394 се извършват в работни дни съгласно график изготвен от председателя на комисията. Графикът се съгласува с ръководителите на регионалните поделения, на чиято територия ще се

извършва шестмесечен преглед и се одобрява от Генералния директор. Инициативата за свикването на комисията е на председателя ѝ.

(5) Прегледите по условията на чл. 395 се извършват в работни дни съгласно график изготвен от председателя на комисията, съгласуван с директорите на поделенията в ДП НКЖИ и се одобрява от Генералния директор. Инициативата за свикването на комисията е на председателя ѝ.

Глава четиридесет и седма **ДОКУМЕНТИРАНЕ НА РЕЗУЛТАТИТЕ ОТ ПРЕГЛЕДИТЕ**

Чл. 403. Прегледите по чл. 392, 393 и 394 се извършват по ред определен в методика на Генералния директор. Методиката съдържа:

1. Технология за извършване на прегледа;
2. Обхват и съдържание на прегледа;
3. Специфични условия за преглед на съответните обекти, съоръжения и устройства;
4. Образец на протоколите за документиране дейността на съответните комисии.
5. Сроковете и отговорните длъжностни лица за отстраняване на констатациите и за изпълнение на предписаните мероприятия.

Чл. 404. (1) За всеки преглед по чл. 392, 393 и 394 се съставя протокол, в който се отразяват резултатите и направените констатации.

(2) Протоколите от извършените прегледи по чл. 392, 393 и 394 се съхраняват от председателя на комисията.

(3) Екземпляр от протоколите за прегледите по чл. 393, 394 се предоставят и на началника на гарата.

(4) Контрол по предписаните срокове и дейности за отстраняване на несъответствията, се осъществява от председателя на комисията.

ДЯЛ ТРЕТИ **ПРОВЕРКИ, НАБЛЮДЕНИЕ И НАДЗОР НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ И СЪОРЪЖЕНИЯТА НА ДП НКЖИ**

Общи положения

Чл. 405. (1) Състоянието на железния път и съоръженията се установява с технически средства и устройства и визуално.

(2) Дейностите (проверки, прегледи и надзор) по установяване на състоянието на железния път и съоръженията се извършва от длъжностни лица с необходимата квалификация и правоспособност.

(3) Длъжностните лица отговорни за осъществяването на системен контрол и надзор са:

1. В регионалните поделения за поддържане на железния път и съоръженията - ръководители на железопътни участъци и техническите лица в тях, контролори по железния път и съоръженията, ръководители на райони по „Поддържане на ЖПС“ и специалистите в тях, ръководителите на отдели ПЖПС и ИП и специалистите в тях и ръководителя на поделението;

2. В регионалните поделения за поддържане на сигнализацията и телекомуникациите и електроснабдяване – електромонтьори, механици и ръководители на участъци по осигурителна техника, по телекомуникации, по радиовръзки, по електроснабдяване, диспечери, главни специалисти и технолози, главен инженер ОТ и ръководителя на поделението;

3. В регионалните поделения на поделение Електроразпределение – електромонтьори, механици по контактна мрежа, началници на подрайони по контактна мрежа; ръководители райони експлоатация, главен инженер експлоатация и ръководителя на поделението;

4. В регионалните поделения по движението – стрелочници, прелезопазачи, ръководители движение, диспечери, началник гара, ръководител регионален център, участъков инспектор ОТ/ГД и ръководителя на поделението;

5. Длъжностни лица от поделенията в ЦУ и самостоятелните поделения;

6. Длъжностни лица от инспекция „Безопасност на превозите и ТСОС“.

7. Главен ревизор по безопасността.

(4) По време на извършване на ремонт на железния път и съоръженията, отговорността за безопасността на движението носят и длъжностните лица, които ръководят строителния обект и/или ръководителя на колони по текущо поддържане.

Глава четиридесет и осма **ОРГАНИЗАЦИЯ НА ДЕЙНОСТИТЕ ПО ТЕКУЩОТО ПОДДЪРЖАНЕ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ**

Раздел I **Общи положения**

Чл. 406. (1) Основната цел на текущото поддържане на железния път и съоръженията е предотвратяване поява на неизправности в железния път и отстраняване на причините, които предизвикват тези неизправности.

(2) Текущото поддържане на железния път и съоръженията представлява комплекс от дейности, извършвани от регионалните поделения по поддържане на железният път, осигуряващи безопасна експлоатация при определена скорост и спазването на междуремонтните периоди.

Чл. 407. Неизправностите се отстраняват при откриването им, като се спазват действащите нормативни актове, норми и други разпоредби (методики,

технологии, заповеди и други), определящи реда за извършването им и техническите характеристики и параметри, на които трябва да отговаря конструкцията на железния път.

Чл. 408. (1) Основните дейности на текущото поддържане на железния път и съоръженията са:

1. Система за проверка, наблюдение и надзор на състоянието на железния път и съоръженията.

2. Планиране на работите по отстраняване на откритите неизправности и причините, довели до тяхното появяване.

3. Изпълнение и отчитане на тези работи.

(2) Дейностите по ал. 1 се извършват по графици, утвърдени от ръководителя на съответното регионално поделение по поддръжка на железния път. Графиките трябва да отразяват всички необходими дейности по поддържането, в регламентирани в действащите нормативни актове и в правила, методики, заповеди и технологии и други на Генералния директор.

(3) Графиките за поддържане на железния път и съоръженията се изготвят в съответствие с Правилата за текущо поддържане на железния път, утвърдени от Генералния директор.

Чл. 409. Ръководителите и длъжностните лица с контролни функции от регионалните поделения по железния път са длъжни:

1. Ежедневно да се информират за състоянието на железния път и съоръженията в района на поделението;

2. Систематично да ги проверяват лично и чрез подчинените им длъжностни лица;

3. Да осигуряват и извършват обучение и инструктаж на работниците за поддържане на съоръженията и устройствата и бързо отстраняване на повредите.

Чл. 410. Длъжностните лица от регионалните поделения по железния път са длъжни да:

1. Проверяват ежедневно състоянието на железния път, съоръженията и устройствата в района, за който отговаря;

2. Осигуряват непрекъснато действие на железния път, съоръженията и устройствата;

3. Извършват работите по текущото поддържане на железния път, съоръженията и устройствата по график утвърден от съответния ръководител на регионалното поделение по железния път.

Раздел II

Система за контрол на състоянието на железния път и съоръженията

Чл. 411. (1) Системата за контрол на железния път и съоръженията се състои от прегледи, проверки, наблюдения и надзор на състоянието им, извършвани от длъжностни лица от съответното регионално поделение по железен път. Тя има за цел да осигури непрекъснато и безопасно движение на

влаковете, правилно планиране и изпълнение на работите по текущо поддържане включително и спазване на техния предпазен характер и своевременно извършване на ремонтите по пътя и съоръженията.

(2) Контролът на железния път и съоръженията - прегледи и проверки, бива:

1. Постоянен;
2. Периодичен;
3. Извънреден;
4. Специален.

Чл. 412. Постоянният контрол на определени участъци и/или обекти от железния път и съоръженията се извършва ежедневно и/или непрекъснато, чрез обиколки и наблюдение, от длъжностни лица от съответното регионално поделение по железен път, работещи на смени и дежурства по график.

Чл. 413. Периодичният контрол се извършва от определени длъжностни лица през период от време, който е съобразен с класа на пътя определен съгласно „Инструкция за устройство и поддържане на горното строене на железния път и железопътните стрелки” по начин и в зависимост от извършваните други контролни прегледи и проверки, включително измерванията на горното строене на пътя с различни технически средства. Периодичният контрол представлява комплекс от прегледи и проверки, извършван от отделни длъжностни лица, всяко, от което изпълнява своите задължения и отговаря за поверен участък от пътя и неговите съоръжения, в съответствие с нормативната уредба за поддържане на железния път, утвърдени от Генералния директор.

Чл. 414. Извънреден контрол на железния път и съоръженията се извършва в случаите на неблагоприятни метеорологични или други условия или при активизиране на слаби места от организаторите на производствени групи и ръководителите на железопътните участъци. По тяхна преценка на застрашените участъци се организира непрекъснато наблюдение.

Чл. 415. (1) Специалният контрол на железния път и съоръженията се извършва в срокове, определени с разпореждане на Генералния директор. В специалния контрол се включва извършването на:

- генерална ревизия и измерване на габарита на съоръженията, съгласно „Инструкция за ремонт и поддържане на изкуствените съоръжения (мостове, тунели и водостоци)”;

- измерване на геометрията на железния път в натоварено състояние с пътеизмерителна мотриси или вагон;

- измерване на геометрията на стрелките в ненатоварено състояние, с метрична записваща станция (пътеизмерителна тележка);

- специален контрол с определена задача.

(2) Специалният контрол се извършва от длъжностни лица на поделението за поддържане на железния път и съоръженията, както и от външни на ДП НКЖИ, сертифицирани органи за контрол.

Чл. 416. За специален контрол се счита дейността на органите на поделението за поддържане на железния път и съоръженията, както и на

външни на ДП НКЖИ сертифицирани органи за контрол при приемането на новопостроени, реконструирани, преустроени и ремонтирани обекти и съоръжения на железния път от приемателни комисии, съгласно ЗУТ, „Инструкция за ремонтите на дълготрайните материални активи в ДП НКЖИ” и “Инструкция за устройство и поддържане на горното строене на железния път и железопътните стрелки”.

Чл. 417. (1) Редът и сроковете за извършване на прегледите, проверките, наблюденията и надзора на железния път и съоръженията се извършват съгласно „Правила за текущо поддържане на железния път“, утвърдени от Генералния директор.

(2) Контрола, извършван от длъжностните лица, представлява визуален натурен оглед на елементите на горното и долното строене на железния път. Той може да се провежда с обиколки, пеша или чрез возило по начини за откриване на видими неизправности, от вида на посочените в „Инструкция за устройство и поддържане на горното строене на железния път и железопътните стрелки”.

Чл. 418. (1) Графиците за планиране на дейностите по контрола и документацията за отчитане, провеждани индивидуално и от комисии с ръчни уреди и технически средства от длъжностните лица се съставят и съхраняват в регионалното поделение за поддържане на железен път.

(2) Графиците за работа на работещите ежедневно на смени длъжностни лица, извършващи постоянен контрол на поверените им участъци от железния път, слаби места и други обекти по пътя, се съставят за всеки календарен месец от преките им началници и се одобряват от ръководителя на съответното регионалното поделение за поддържане на железен път.

Чл. 419. (1) Длъжностните лица отразяват резултатите от извършените прегледи, наблюдения, контрол и надзор и измервания в своя служебен дневник и книгите за отчитане на контрола и техническите параметри на железния път, железопътните стрелки и други съоръжения.

(2) Всяко длъжностно лице след извършване прегледи и проверки, като служебно задължение отчита резултатите от тях в книга за извършените контролни прегледи и проверки за съответния участък от пътя по дежурства на обекти, гари, железопътни участъци и регионалното поделение за поддържане на железен път и проверява с подпис извършените записвания от подчинените му.

(3) Книгите и дневниците са оформени по образци, одобрени от Генерален директор.

Чл. 420. (1) Планът за изпълнение на работите по текущо поддържане трябва да осигурява тяхното своевременно и качествено изпълнение, безопасността на движението, спазване на изискванията за техническа безопасност и прилагане на технологии с максимално използване на машини за постигане на висока производителност на труда.

(2) В плана най-напред се залага изпълнението на работите по ремонтите на най-слабите участъци, които не търпят отлагане, а след това степенувани по

важност работите за ликвидиране на забелязани неизправности и причините за възникването им.

(3) Неизправностите, които са записани в Книга за повреди в релсовите токови вериги, броячи на оси и автоматизирани стрелки (образец VII-55) и дневника за прегледи за поверения обект или участък от железопътната инфраструктура, се отстраняват в определените срокове, а застрашаващите сигурността на движение на влаковете – незабавно след тяхното откриване.

(4) Периодичността на работите по текущото поддържане на железния път трябва да се планира в зависимост от товаронапрежението и техническото състояние на железния път за съответния участък.

Чл. 421. Редът за планиране, изпълнение, приемане и отчитане на работите по текущото поддържане на железния път и съоръженията се извършват съгласно Правила за текущо поддържане на железния път, утвърдени от Генералния директор.

Глава четиридесет и девета
**ОРГАНИЗАЦИЯ НА ДЕЙНОСТИТЕ ПО ПОДДЪРЖАНЕ НА
ОБЕКТИТЕ, СЪОРЪЖЕНИЯТА И УСТРОЙСТВАТА НА
ОСИГУРИТЕЛНАТА ТЕХНИКА, ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИТЕ И
СИСТЕМИТЕ ЗА ЕНЕРГОСНАБДЯВАНЕ И
ЕЛЕКТРОРАЗПРЕДЕЛЕНИЕ**

Чл. 422. (1) Поддържането на обектите, съоръженията и устройствата на осигурителната техника, телекомуникациите и системите за енергоснабдяване се извършва от съответните регионални поделения Сигнализация и телекомуникации и Електроразпределение в съответствие с техническите изисквания и норми, чрез:

1. Извършване на профилактични дейности за предпазване на устройствата от повреди;

2. Отстраняване на възникналите повреди;

(2) Дейностите по ал. 1 се извършват по месечни и годишни графици, утвърдени от ръководителя на съответното регионално поделение. Месечните и годишните графици трябва да отразяват всички необходими дейности по поддържането, в регламентирани в действащите нормативни актове и в правила, методики, заповеди и технологии и други на Генералния директор.

(3) Графиците за поддържане и ремонт на системите за контактната система се са в съответствие с Инструкцията за експлоатация текущо поддържане и ремонт на контактната система 25kV, 50Hz.

Чл. 423. Ръководителите и длъжностните лица с контролни функции от регионални поделения са длъжни:

1. Ежедневно да се информират за състоянието на съоръженията и устройствата в района на регионалното поделение ;

2. Систематично да ги проверяват лично и чрез подчинените им длъжностни лица;

3. Да осигуряват обучение и инструктаж на работниците за поддържане на съоръженията и устройствата и бързо отстраняване на повредите.

Чл. 424. Длъжностните лица от регионалните поделения са длъжни да:

1. Проверяват ежедневно състоянието на съоръженията и устройствата в района за който отговаря;

2. Осигуряват непрекъснато действие на съоръженията и устройствата;

3. Извършват работите по профилактичното поддържане на съоръженията и устройствата по график утвърден от съответния ръководител на регионално поделение;

4. Следят за правилното използване на апаратите за управление на съоръженията и устройствата от работещите с тях.

Чл. 425. (1) Съоръженията се поддържат, както следва:

1. Целостта и изолацията на всички изолирани настави - от длъжностните лица на регионалното поделение по железния път, а изолационното съпротивление се контролира от тези на съответните регионални поделения Сигнализация и телекомуникации;

2. Заварените и нестандартните релсови съединители при скъсване се подменят, като длъжностните лица от регионалното поделение по железния път пробиват отворите в релсите на места и с диаметър по указание на механик ОТ, а длъжностните лица от съответните регионални поделения СТ доставят щепселни релсови съединители и ги монтират, след което ги поддържат;

3. Обходните тягови въжета, прехвърлящите тягови въжета и заземяванията на съоръженията на осигурителната техника, телекомуникациите, електроснабдяването - от съответните регионални поделения СТ всички останали заземявания на стълбове на контактната мрежа, метални конструкции в гарите и междугарията и обратните фидери – от съответните регионални поделения на Електроразпределение;

4. При извършване на ремонт, подбиване, уплътняване и др. по стрелките, съоръжени с обръщателни апарати, длъжностните лица по поддържане на железния път предварително уведомяват механика ОТ. При подновяване на железния път, както и при работа на пътни ремонтни колони за среден и текущ ремонт се извършва демонтаж и монтаж на обходните тягови въжета, въжетата свързващи заземителните релси от работниците извършващи ремонта, под контрола и с участието на длъжностните лица от съответните регионални поделения СТ.

5. При ремонт и замяна на стрелка, релса и изолиран настав длъжностните лица по поддържане на железния път предварително пробиват необходимите отвори в релсите, на места и с диаметър по указание на механика ОТ. За поставяне на релсови съединители, при ремонт и замяна на кръстовидни (английски) и специални стрелки, когато не могат да се монтират незаварени релсови съединители, длъжностните лица по поддържане на железния път заваряват и поддържат релсовите съединители. В случаите, когато заземяванията са присъединени към релсите с щепселно съединение, отворите в релсите предварително се пробиват на места и с диаметър по указание на специалист от съответните регионални поделения на Електроразпределение.

6. Длъжностните лица от съответните регионални поделения СТ поддържат електрическите стрелкови обръщателни апарати, електрическото отопление и електрическото осветление на стрелките, вагоноизхвъргачките и указателите за край на коловоза;

8. Границата между железопътна стрелка и обръщателен апарат са болтовете, свързващи езиците с контролните и теглителните щанги, като самите болтове се поддържат и подменят от длъжностните лица на съответните регионални поделения СТ; а ексцентричните втулки за болтовете на контролните щанги се поддържат и подменят от длъжностните лица от регионално поделение по железен път;

9. Длъжностните лица от регионално поделение по железен път отговарят за нормалния ход на езиците, изправността на раменните релси и подложните плочи на стрелковата гарнитура, както и за равномерното прилепване на езиците към раменните релси. Длъжностните лица от съответните регионални поделения СТ отговарят за електрическия стрелкови обръщателен апарат, щангите и носещите елементи на електрическите стрелкови обръщателни апарати;

10. Съществуващите изолации по стрелката се поддържат от предприятието, което отговаря за изправността на съответния елемент.

(2) Длъжностните лица констатирани повреда на осигурителната техника в междугарие, уведомяват диспечера при съответните регионални поделения СТ. Диспечерът изпраща длъжностно лице да отстрани повредата и уведомява влаковия диспечер, а той от своя страна – двете съседни гари за изпращането на техническо лице за отстраняване на повредата. Уведомяването на дежурен ръководител движение в една от съседните гари преди започване на работа става от мястото на повредата от длъжностното лице от съответните регионални поделения СТ. Преди започване и по време на работа, длъжностното лице е длъжно да изпълнява указанията на дежурния ръководител движение /влаков диспечер/, дадени по телефона. Уведомяването за завършване на работа и отстраняване на повредата става от мястото на междугарие по телефона, а след завръщането в една от съседните гари и с вписване в книга обр.VII-51.

Чл. 426. (1) При установяване на неприлепване между езика и раменната релса от 4 мм и повече за приемно отправни коловози и 5 мм и повече за останалите коловози или механикът ОТ прави запис в книгата за повреди в релсовите токови вериги, броячи на оси и автоматизирани стрелки, образец VII-55 за констатираната неизправност и спира експлоатацията на тази стрелка срещу езиците ѝ.

(2) При установяване на неприлепване между езика и раменната релса повече от определеното от управителя на железопътната инфраструктура в зависимост от техническите характеристики на електрическите стрелкови обръщателни апарати (ЕСОА) – за стрелки в разпределителни гари, съоръжени с ЕСОА, въведени в експлоатация преди 01.01.2002, механикът ОТ прави запис в книгата за повреди в релсовите токови вериги, броячи на оси и

автоматизирани стрелки, образец VII-55 за констатираната неизправност и спира експлоатацията на тази стрелка срещу езиците ѝ.

(3) До отстраняване на констатираното неприлепване движението на железопътни возила срещу неизправния език се забранява.

(4) измерването на неприлепването (хлабината) между езика и раменната релса се извършва от механика по осигурителна техника, съгласно утвърден график; това неприлепване се установява с помощта на еталониран шаблон, поставен между езика и раменната релса срещу теглителната щанга; неприлепването е налице, когато за стрелки:

а) съоръжени със стрелкови обръщателни апарати с външно заключване - механичната заключалка с лястовицата заключи при поставен шаблон;

б) съоръжени със стрелкови обръщателни апарати с вътрешно заключване - апаратът дава електрически контрол при поставен шаблон;

в) на стрелки без електрически стрелкови обръщателен апарат измерването на неприлепването между езика и раменната релса се извършва от длъжностните лица от съответните регионални поделения по железен път, това неприлепване се установява с помощта на еталониран шаблон, поставен между езика и раменната релса, срещу теглителната щанга; неприлепването е налице когато механичната заключалка с лястовица заключи при поставен шаблон.

(5) причината, довела до поява на нерегламентирана хлабина (разхлабване на скрепленията на раменните релси, неизправности в стрелковата гарнитура, в стрелковия апарат, в елементите на стрелката и др.), се установява и отстранява съвместно от механик по осигурителна техника и длъжностните лица от съответните регионални поделения по железен път хлабината се регулира от длъжностните лица, отговарящи за изправността на щангата, съответно от:

а) регионални поделения СТ - за стрелки, съоръжени със стрелкови обръщателни апарати без съединителна щанга;

б) регионални поделения по железен път - за стрелки, съоръжени със стрелкови обръщателни апарати със съединителна щанга.

(6) при влагане в пътя на стрелкови езици, раменни релси или цели стрелки, изискващи допълнителни елементи за стрелкови обръщателни апарати или нови стрелкови обръщателни апарати, елементите се осигуряват от съответните регионални поделения по железен път след предварително съгласуване със съответното съответните регионални поделения СТ.

(7) За осигуряване на външното заключване на език на стрелка, в кутията на заключването тип "лястовица", се допуска монтирането на правоъгълни пластини с два отвора, с обща дебелина не повече от 6 мм за единия език и не повече от 12 мм за двата езика, като за стрелки лежащи на главни и приемно-отправни коловози се отстраняват в срок до 72 часа.

(8) При първоначален монтаж на стрелкови обръщателен апарат от тип „СП със съединителна щанга”, за компенсация на производствените дължини на съединителните щанги, за различните типове стрелки, се поставят пластини с обща дебелина до 12 мм за двата езика.

Чл. 427. В случай на загуба на шунтова чувствителност на релсовата токова верига, вследствие корозирали релси, смяна на релси или стрелки в гарата, констатирано от механика по осигурителна техника, с вписване в книгата за осигурителната техника, образец VII-51, част "Временни изменения", влаковото и маневреното движение се осигуряват от дежурния ръководител движение (постовия стрелочник) в гарата, чрез устройствата на осигурителната техника, като:

1. В случай, че при приемане или изпращане на влак (железопътно возило) или извършване на маневра маршрутът преминава през релсовата токова верига с нарушена шунтова чувствителност, дежурният ръководител движение (стрелочник) е длъжен да се убеди по безспорен начин (освен по индикацията на пулта на осигурителната техника) в незаестостта на релсовата токова верига с нарушена шунтова чувствителност и наличие на открити дистанции; след това предприема действия за подготовка на маршрута при изключена "Автоматика стрелки" и следи движението на влака (железопътното возило) по този маршрут;

2. Дежурният ръководител движение (стрелочник) няма право да предприеме следващи действия с гаровата осигурителна техника, докато не се убеди по безспорен начин, че:

а) влизащият влак (железопътното возило) е на коловоза и е открита дистанция;

б) заминаващият влак (железопътното возило) е напуснал гарата;

в) маневрата е открила дистанция и е в покой;

3. Начинът на работа по т. 1 и т. 2 продължава до възстановяване на шунтовата чувствителност на релсовата токова верига, отразено чрез отмяна на бележката в книгата за осигурителната техника, образец VII-51, част "Временни изменения";

4. За гарите, включени в диспечерска централизация, важат същите условия, като те работят в режим "резервно местно управление";

а) Допуска се за гарите, включени в диспечерска централизация, при които влаковите маршрути не преминават през клон на релсова токова верига с нарушена шунтова чувствителност, да работят в режим "централно диспечерско управление" при условие, че влаковия маршрут е охранен по цялата му дължина от нерегламентирано придвижване на подвижен железопътен състав, намиращ се на съседни коловози.

б) Допуска се за гарите, включени в диспечерска централизация, при които влаковите маршрути не преминават през релсови токови вериги на стрелка, съединяваща два текущи пътя (главни коловоза) с нарушена шунтова чувствителност да работят в режим "централно диспечерско управление".

Чл. 428. (1) Проби на съответствие се извършват във всички случаи при ремонти и други дейности, създаващи предпоставки за несъответствие между реалното положение на езиците на стрелката и индикацията на пулта при дежурния ръководител, извършвани по:

1. Стрелкови обръщателни апарати;

2. Стрелкова група в релейно помещение;

3. Авто-превключвателя;
4. Свързващи кабели за стрелкови обръщателни апарати;
5. Електродвигател.

(2) За маршрутно-релейни централизации, маршрутно-компютърни централизации, електромеханически централизации и гърбични автоматични централизации проба за съответствие се извършва по следния ред и начин:

1. Механикът по осигурителна техника се свързва с дежурния ръководител движение и се осведомява дали стрелката е получила контрола; след това съобщава за кой коловоз или стрелка води стрелката на място, дежурният ръководител движение по индикацията на пулта, светосхемното табло или видеотерминала проверява дали стрелката действително е обърната към този коловоз или стрелка, като докладва резултата на механика;

2. По искане на механика по осигурителна техника дежурният ръководител движение обръща стрелката в другото положение; след получаване на контрола механикът му съобщава за кой коловоз или стрелка води стрелката; след като се убеди от индикацията на пулта, светосхемното табло или видеотерминала, че стрелката действително е обърната към този коловоз или стрелка, дежурният ръководител движение отново докладва на механика; тези действия се повтарят поне още веднъж;

3. Механикът по осигурителна техника прави опит за обръщане на стрелката от пулта с извадени предпазители на работния ток и отново се прави проверка на съответствието на индикацията и положението на стрелката на място;

4. Когато, след извършените проби остане някакво съмнение по отношение на съответствието, пробите се повтарят дотогава, докато извършващите ги се убедят по безспорен начин, че положението на стрелката на място съответства на индикацията за положението ѝ на пулта.

(3) При електромеханически централизации се действа по реда на ал. 2, като се проверява съответствието на положението на стрелката с положението на стрелковата ръчка в централния апарат, изпълнителния апарат и маневрения шкаф.

(4) Работата по устройствата за осигурителна техника в гари, включени в диспечерска централизация, се извършва при вземане на гарата на резервно местно управление. Пробата за съответствие между фактическото положение на стрелката на място и индикацията ѝ на пулта се извършва по реда и начина, посочени в ал. 2, т. 1, 2, 3 и 4.

(5) При релейно устройство за стрелка в междугарие се постъпва по аналогичен начин, като се проверява съответствието между положението на стрелката на място, колонката за местно управление и централния апарат на осигурителната техника в съседните гари. Бележката на механика по осигурителна техника в книгата за осигурителната техника, образец VII-51, за извършената проба за съответствие при релейно устройство за стрелка в междугарие се приподписва от ръководител движение (маневрист), извършил манипулациите с колонката за местно управление, и устно се потвърждава от

дежурните ръководители движение, работещи с осигурителна техника в двете гари.

(6) След завършване на ремонта и изпробване действието на тези съоръжения, съвместно с дежурния ръководител движение (стрелочника) механикът по осигурителна техника прави нова бележка в книгата за възстановяване на редовната експлоатация на ремонтираните съоръжения.

(7) Когато при ремонти по съоръженията е извършена "проба на съответствие", в повторната бележка в книгата за осигурителната техника, образец VII-51, за приключване на работа механикът е длъжен да впише: "Направена е проба на съответствие" на стрелка. Тази бележка се приподписва от длъжностните лица в гарата, участващи в пробата.

Чл. 429. (1) Длъжностните лица от съответните регионални поделения СТ осигуряват постоянна нормална видимост на сигналите (светофорите) в съответствие с изискванията на Наредба № 58 и тези правила.

(2) При нарушение на необходимата видимост на светофорите поради наличие на храсти, дървета, клони и др., тя се възстановява съвместно от органите на съответните регионални поделения по железен път и сигнализация и телекомуникации в срок от 48 часа от часа на уведомлението (констатирането).

Чл. 430. Регулирането на светлините на изходните светофори, се извършва по време на естествени прозорци, когато няма движение на влакове. В гарата, в която ще се извърши регулиране на светофорите, механик ОТ прави вписване в книгата за осигурителната техника. Дежурният ръководител движение дава разрешение за регулировката, след съгласуване с дежурния ръководител движение от съседната гара и влаковия диспечер. Срещуположната гара дава съгласие за отваряне на изходните светофори, на които ще се извърши регулировка. След завършване на работата изходните светофори се затварят, а маршрутите се отключват. Когато движението на влаковете между двете гари се осъществява чрез полуавтоматична блокировка, тя се нормализира с нормализация бутон.

Чл. 431. След подмяна на светофори или след работи, водещи до прекъсване действието на светофора, механикът по осигурителна техника извършва проби на съответствие на всички възможни сигнални показания на светофора. За тази цел дежурният ръководител движение подрежда исканите от механика по осигурителна техника маршрути, а последният на място се убеждава по безспорен начин, че светлините съответстват на необходимите за подредения маршрут. При закриване на бележката за извършената работа в книгата за осигурителната техника, образец VII-51, задължително механикът е длъжен да впише: "Направена е проба на съответствие на светофорите".

Чл. 432. Измерването на кабелите на устройствата за осигурителна техника и телекомуникациите се извършва по време на естествени прозорци, когато няма движение на влаковете, със знанието и разрешението на дежурния ръководител движение. При интензивно движение действието на осигурителната инсталация и блокировката се прекъсва за времето, докато трае

измерването. Действието на устройствата се прекъсва след получаване на разрешение по съответния ред.

Чл. 433. След работа по кабелите за релсовите токови вериги или броячи на оси, свързана с прекъсване и възстановяване на кабелни жила, се извършва проба на съответствие между състоянието на релсовите токови вериги и техните индикации на пулт-таблото, светосхемното табло или видеотерминала. При пробата механикът по осигурителна техника заема с нормативен шунт една по една релсовите вериги, а дежурният ръководител движение му докладва за съответствието по индикациите. При закриване на бележката за извършената работа в книгата за осигурителната техника, образец VII-51, задължително механикът е длъжен да впише: „Направена е проба на съответствие на релсова токова верига или броячи на оси”.

Чл. 434. При смяна на стрелка, в гара с електрическа централизация, тя се включва в централизацията в срок до 5 часа, след като се предаде за експлоатация, отразено в книгата за диспечерските заповеди.

Чл. 435. При смяна на релса редовното действие на релсовата верига и на броячите на оси се възстановява в рамките на прекъсването от механик ОТ. Релси в участък с релсови вериги се сменят съгласувано с механик ОТ. Извършващият смяната предварително пробива необходимите отвори за релсовите съединители или броячите на оси. Отговорност за това носи ръководителят на ремонтните работи.

Чл. 436. След работа по кабели за разединителите на контактната мрежа с дистанционно управление, свързани с прекъсване и възстановяване на кабелни жила, се извършва проба на съответствие между състоянието на разединителя (включен/изключен) и индикацията на таблото за дистанционно управление. В участък със система SCADA проба на съответствие се извършва и с енергодиспечера. За извършената проба енергодиспечерът прави бележка в оперативния дневник.

Глава петдесета

КНИГИ ЗА СЪСТОЯНИЕТО НА СЪОРЪЖЕНИЯТА И УСТРОЙСТВОТА

Раздел I

Общи разпоредби към книги за състоянието на съоръженията и устройствата

Чл. 437. Книгите се съхраняват при дежурния работник, където се намира апаратът, на достъпно място за бързи справки. Те не се изнасят вън от помещението, където се съхраняват, а когато това се наложи за служебна или съдебна справка, на тяхно място временно се поставя нова книга. Използваните книги се съхраняват в архива на гарата (пункта) за срок 5 години.

Чл. 438. Книгите се водят съгласно указанията, дадени в техните "Общи разпоредби".

Чл. 439. Направените бележки за работа по устройствата се приподписват от дежурния работник, който работи с устройството.

Чл. 440. Длъжностните лица отговорни за поддържането на устройствата и съоръженията отговарят на всички бележки, след отстраняване на регистрираните нередности.

Чл. 441. Всяко вписване се прави с дата, час и подпис на вписващия.

Чл. 442. Не се допуска в книгите да се оставят празни места между отделните вписвания. Когато такива са налице, началникът на гарата е длъжен веднага да ги зачертае и се подписва.

Раздел II

Книга за осигурителната техника

Чл. 443. (1) За контролиране състоянието на осигурителната техника, както и действията на работещите с апаратурата, към всеки апарат се води книга за осигурителната техника, образец VII-51, утвърден от Генералния директор на НК "ЖИ". В нея работещият с апарата прави бележки във всички случаи на нередности и преди късане на пломби.

(2) Данните за състоянието на полуавтоматичната блокировка, автоматичната блокировка, както и на автоматичните прелезни устройства, обвързани с гаровата осигурителна техника, се вписват в книгата за осигурителната техника, образец VII-51.

(3) В гари, където са монтирани табла за далечна информация на автоматичните прелезни устройства на междугарията, необвързани с гаровата осигурителна техника, се води обща книга за състоянието на автоматичните прелезни устройства.

Чл. 444. Вписвания в книгата правят:

1. Дежурният ръководител движение, стрелочникът и прелезопазачът - при констатиране на нередност в апаратите и съоръженията и преди скъсане на пломби;

2. Контролните органи и длъжностните лица с контролни функции от ДП НКЖИ - за извършените проверки.

3. Ръководителят на участък по осигурителна техника, механикът по осигурителна техника, електромонтьорите по осигурителна техника - относно причините за нередности, посочени в направените бележки, предстоящо късане на пломби или заменяне на временни пломби с редовни, предстоящо извършване на работи, свързани с временното изолиране на апарат или съоръжения, прекъсване действието на даден апарат или устройство, изменения или допълнения в устройството.

4. Работещите с устройствата - при повреда, като незабавно вписват каква е повредата и уведомяват механика по осигурителна техника и началника на гарата; за всяка повреда се уведомява и дежурният диспечер при регионалното поделение СТ.

Чл. 445. (1) За всяка повреда дежурният ръководител движение вписва бележка в книгата и часа, датата и контролния номер за уведомяването на дежурния диспечер при поделение СТ.

(2) Ако до 4 часа след предприемане на действия за отстраняване на повредата същата не бъде отстранена, началникът на гарата уведомява с телеграма ръководителите на регионалното поделение Сигнализация и телекомуникации и на регионалното поделение по движението и контролните органи по безопасност на ДП НКЖИ.

Раздел III

Книга за телекомуникациите

Чл. 446. За контролиране състоянието на телекомуникациите се води Книга за телекомуникациите, образец VII-52, утвърден от Генералния директор при дежурния ръководител, прелезопазача, в подрайон по контактната мрежа, в тягова подстанция, при влаковия диспечер и енергодиспечера. В нея работещият с апаратурата отбелязва всички случаи на повреди и нередности.

Чл. 447. Вписвания в Книгата за телекомуникациите, образец VII-52, правят дежурните работници на съответните работни места и контролните органи.

Раздел IV

Книга за състоянието на радиовръзките

Чл. 448. За контролиране състоянието на устройствата по радиовръзките се води книга за радиовръзките, образец VII-53, утвърден от Генералния директор. Тя се съхранява при работещият с апаратурата, който прави вписвания за всички случаи на повреди и нередности.

Раздел V

Книга за състоянието на съоръженията на електроснабдяването

Чл. 449. За контролиране състоянието на устройствата по електроснабдяване се води книга за състоянието на съоръженията за електроснабдяване, образец VII-54, утвърден от Генералния директор.

Чл. 450. Книгата за състоянието на съоръженията на електроснабдяване се отнася за:

1. Захранването на: осигурителната и телекомуникационната техника, гаровата апаратура, технологичните машини в гарите, билето издаването, информационните системи и други;
2. Отоплението на железопътни стрелки;

3. Осветлението на гаровите райони и пероните, служебните помещения и чакалните.

Чл. 451. (1) Вписвания в книгата правят:

1. Дежурният ръководител движение - при констатиране на нередности на съоръженията, като уведомява и дежурния диспечер на регионалното поделение Сигнализация и телекомуникации с час, дата и контролен номер;

2. Началникът на гарата - при констатиране на нередности по съоръженията, като уведомява и дежурния диспечер на регионалното поделение Сигнализация и телекомуникации с час, дата и контролен номер;

3. Контролните органи и длъжностните лица с контролни функции в ДП НКЖИ- при извършени проверки.

(2) Ръководителят на участъка по ЕС, механикът и електромонтьорът по електроснабдяване правят вписване в книгата при:

1. Отстраняване на повреда;

2. Профилактика съгласно план-график, одобрен от ръководителя на регионалното поделение Сигнализация и телекомуникации.

Раздел VI

Книга за повреди в релсовите токови вериги, броячи на оси и автоматизирани стрелки

Чл. 452. За контролиране състоянието на релсовите токови вериги, броячите на оси и автоматизираните стрелки се води книга, образец VII-55, утвърден от Генералния директор.

Чл. 453. Вписвания в тази книга правят началникът на гарата, ръководителят на участък по осигурителна техника, механикът по осигурителна техника, електромонтьорът по осигурителна техника, ръководителя на железопътен участък, ръководителя на производствената група, длъжностните лица поддържащи контактната мрежа и контролните органи.

Чл. 454. Вписвания се правят при констатирани нередности в устройствата, поддържани от регионалното поделение по железен път и службите поддържащи км, които могат да доведат до нарушаване на действието на осигурителната техника. Констатираният повредата своевременно уведомява ръководителя на железопътен участък, началника на подрайона по контактната мрежа или дежурните от съответните служби, чрез диспечерите от съответните регионалното поделение по железен път и/или регионалното поделение Електроразпределение, които са длъжни да вземат мерки за отстраняване на появилите се нередности. Всяка бележка се приподписва от началника на гарата, а след отстраняване на нередностите - от работниците, които са ги отстранили. Книгата се съхранява при дежурния ръководител движение.

Чл. 455. (1) За уведомяването на диспечерите от регионалното поделение по железен път и енергодиспечера се разменят контролни номера; началникът на гарата се приподписва, а дежурния диспечер прави вписване в оперативния дневник.

(2) Уведоменият дежурен диспечер от регионалното поделение по железен път или енергодиспечера създава необходимата организация за съвременното отстраняване на повредата и накратко описва създадената организация срещу отразената бележка в оперативния дневник.

Чл. 456. След отстраняване на нередността съответното длъжностно лице отбелязва в книгата, причините за допуснатата нередност, датата и часа на отстраняването и.

Раздел VII

Книга за превключване на разединителите по контактната мрежа

Чл. 457. (1) В експлоатационни пунктове на електрифицирани участъци, в подрайони и секционни постове на контактната мрежа, където има табла за превключване на разединителите на контактната мрежа и секционни постове се води Книга обр.ХХI-01, утвърден от Генералния директор. Книгата е прошнурована прономерована и подпечатана с печата на съответната Енергосекция.

(2) В книгата се вписват заповедите на дежурния енергодиспечер, относно превключване на разединителите на контактната мрежа и секционните постове, както следва:

1. От работници от експлоатацията и поддръжката на контактната мрежа, притежаващи не по-ниска от ТРЕТА квалификационна група по електробезопасност.

2. От длъжностни лица незаети с експлоатацията на контактната мрежа, след обучение и полагане на изпит по основните изисквания на Наредба № 13 и практическо умение за извършване на превключванията, притежаващи не по-ниска от ТРЕТА квалификационна група по електробезопасност.

3. В случаите на ползване на аварийния ключ в участъци с далечно управление на разединителите (телемеханизация).

(3) Тези съоръжения се превключват само след заповед на енергодиспечера.

(4) В аварийни случаи изключване на разединители може да се извърши и без заповед на енергодиспечера, след което той веднага трябва да бъде уведомен от лицето извършило изключването.

Чл. 458. Книгата за превключване на разединителите по контактна мрежа и секционните постове обр.ХХI-01 се съхранява в помещението, където се монтирани таблата за дистанционно управление.

Глава петдесет и първа

РЕД И НАЧИН ЗА КЪСАНЕ И ПОСТАВЯНЕ НА ПЛОМБИ

Чл. 459. (1) Устройствата, чрез които се осъществяват различните видове зависимости и манипулации по осигуряване на движението на влаковете и

маневрите на междугарието и в гарата, са затворени, заключени или пломбирани в зависимост от предназначението им. Всички релейни помещения се заключват с два ключа с различна секретност. Единият от ключовете се съхранява от механика по осигурителна техника, а вторият - от дежурния ръководител движение (стрелочник, оператор на гърбица). Когато шкаф или устройство, включително репартистор (в случай че не е в релейното помещение), се намира извън канцеларията на дежурния ръководител движение, то само се заключва, без да се пломбира, а ключът се пломбира при дежурния ръководител движение. Когато тези устройства се намират на общодостъпни места (чакални, коридори, канцеларии и др.), не се допуска остъкляване.

(2) Машинните и акумулаторните помещения се заключват, като ключовете им се съхраняват от механика.

(3) Шкафът на магистралния кабел (в гарата, спирката или в друга сграда) се заключва, като ключът се съхранява от механика или се предава на дежурния ръководител движение.

(4) Дежурният ръководител движение предава ключа за релейното помещение или друг ключ, оставен на съхранение при него, след като се направи бележка в съответната книга за състоянието на устройствата.

(5) На пломбиране подлежат всички електромери и тарифни часовници.

Чл. 460. Всички места, въздействието, върху които, както и разглобяването им би довело до създаване опасност за движението на влаковете, се пломбират. На тези места конструкторът е длъжен да предвиди специални пломбажни устройства.

Чл. 461. (1) Редовните пломби са:

1. Постоянни (оловни) пломби - поставят се от посочените в съответната книга длъжностни лица; всяко длъжностно лице има лични пломбажни клещи с определени инициали, които са отбелязани в книгите за състоянието на устройствата; не се разрешава по устройствата да има постоянни пломби с инициали, които не са вписани в съответната книга;

2. Временни (книжни) пломби – поставят се от длъжностното лице, работещо с устройството. За поставената временна пломба длъжностно лице прави бележка в книгата, като вписва и номера на брояча, когато има такъв. Началникът на гарата проверява и приподписва направените бележки за поставените временни пломби.

(2) Временната пломба представлява двоен книжен квадрат със страна 5 см и се поставя така, че да не може да се измества по конеца. На нея се вписват датата и часът на поставяне на пломбата, мястото ѝ, номерът на брояча, когато има такъв и се подписва от длъжностното лице, който я е поставил.

(3) За всяко поставяне на временна пломба се уведомява дежурният диспечер от регионално поделение СТ, след което разменят квитанционни номера, които се записват в книгата.

(4) Когато механик ОТ отстранява повреда в гара и името му не е вписано в списъка на длъжностните лица, имащи право да поставят редовни пломби, той се допуска до работа, след като се легитимира на дежурния ръководител движение. След пломбиране на устройствата механикът е длъжен в бележката

да запише името, длъжността и инициала на пломбажните си клещи. Такива пломби се считат за временни.

(5) Временната пломба стои до идването на титуляр от списъка на длъжностните лица, имащи право да поставят редовни пломби, но не по-късно от 72 часа след поставянето ѝ. Титулярът я заменя с постоянна, като в бележката за пломбиране вписва и номера на брояча, когато има такъв.

Чл. 462. Пломбирането на устройствата се извършва с пломбажна тел или конец.

Чл. 463. Нередовни пломби са:

1. С неясни инициали;
2. Инициалът им не е вписан в книгата за устройствата;
3. Позволяващи използването на пломбираните бутони.

Чл. 464. Преди да бъде скъсана пломбата трябва да се получи разрешение от лицето работещо с устройството и да се направи бележка в книгата за устройствата за причината, която налага разпломбирането, като се вписва и номерът на брояча, когато има такъв. Тези условия не се спазват за пломбата на бутона "Закриване на сигнал" (когато той е пломбиран), за бутона "Поканителен сигнал", когато се налага връщане на заминал влак и за ключа за аварийно преминаване на МРЦ на резервно местно управление, като вписването се извършва в срок до 30 минути.

Чл. 465. (1) Право да късат пломби имат:

1. Ръководителят на участък ОТ, ръководителят на участък телекомуникации, механикът по ОТ и механикът и електромонтьорът по телекомуникациите във всички случаи, когато извършват проверка или отстраняват повреди по устройствата, като предварително получат разрешение от работещите с тях; преди започване на работа посочените лица правят вписване в съответната книга, подписано от тях и от дежурния работник, а след завършване на работа и изпробване на съоръжението го пломбират отново с редовни пломби; за пломбирането също се прави бележка, която се приподписва от работещия с устройството;

2. Дежурният ръководител движение, работещ с осигурителната техника, в случай на повреда на устройствата, железния път, подвижния състав, и при грешни манипулации - само пломбите, указани в списъка, приложен към съответната книга; дежурният ръководител движение може да скъса и пломбите, които стрелочникът има право да къса.

(2) Длъжностните лица, работещи с устройствата, получават разрешение за разпломбиране от влаковия диспечер, а за бутоните за нормализиране на автоматичната блокировка и полуавтоматичната блокировка - от завеждащ диспечерска смяна (старши влаков диспечер), оформено в диспечерска заповед.

(3) Дежурният ръководител движение може да разпломбира и ползва бутони по искане на механика, когато той се намира в междугарието или в съседната гара. В този случай диспечерската заповед се издава до двете гари.

(4) На стрелочника и прелезопазача се разрешава да късат пломба с телефонограма от дежурния ръководител движение, след като последният е получил разрешение с диспечерска заповед за това.

Чл. 466. В случаите, когато длъжностни лица с контролни функции в ДП НКЖИ, извършват проверка на апаратите, необходимите пломби трябва да бъдат скъсани (поставени) по установения ред в чл. 465.

Чл. 467. Когато в отсъствие на механика се скъса пломба, на нейно място веднага се поставя временна пломба.

Чл. 468. (1) Когато се появи постоянна повреда, която принуждава работещия многократно да си служи с разпломбирания бутон, не се слага временна пломба, а се прави бележка от работещия в книгата за устройствата, че бутонът остава разпломбиран. За всяка манипулация с разпломбиран бутон се вписва номерът на брояча в дневника за движение на влаковете.

(2) За всяка манипулация с разпломбиран бутон ПКС, бутон ИБПУ, Нормализиращ бутон (НБ) на ПАБ и БНБ на АБ с броячи на оси се вписва номера на брояча в Дневника за движение на влаковете (ДП 2). За всички останали бутони на ОТ, при еднократното им използване, номера на брояча не се вписва в ДП 2.

(3) Нормализиращият бутон на ПАБ и БНБ на АБ с броячи на оси се използва еднократно, след което се пломбира с временна пломба до отстраняване на повреда.

(4) Когато нормализиращият бутон е пломбиран с временна пломба, но ПАБ не се счита за повреден, по смисъла на чл. 215 от настоящите правила, поставената временна пломба от дежурния ръководител движение на нормализирания бутон на ПАБ, може да се къса и се ползва бутон НБ за нормализиране на ПАБ, като стриктно се спазват разпоредбите на Наредба № 58, ПТЕ, ПДВ и др. нормативни актове.

Чл. 469. Забраняват се прегледи, поправки на устройствата и влизане в релейните помещения без знанието и разрешението на дежурния ръководител и без бележка в съответната книга.

Чл. 470. Съоръженията за осигурителна техника се изпробват със съгласие на дежурния ръководител движение, прелезопазач или стрелочник, съобразно мястото на тези съоръжения.

Чл. 471. В участъци с диспечерска централизация, при работа в режим ЦДУ, прегледи и изпробвания на апаратите и устройствата могат да се извършват само със знанието, съгласието и писменото разрешение на диспечера от регионално поделение Сигнализация и телекомуникации, съгласувано с влаковия диспечер и записано в книгата за осигурителната техника, образец VII-51 в централния пост.

ЧАСТ ДЕСЕТА
ЗАДЪЛЖЕНИЯ И ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ДЪЛЖНОСТНИТЕ ЛИЦА ПРИ
ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ДЕЙНОСТИТЕ СВЪРЗАНИ С ТЕХНИЧЕСКАТА
ЕКСПЛОАТАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА ДП
НКЖИ

Глава петдесет и втора
ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ

Чл. 472. Длъжностните лица, извършващи дейности, свързани с осигуряване на безопасността на превозите по железопътната инфраструктура на ДП НКЖИ са длъжни да:

1. Познават устройствата и системите на осигурителната техника, телекомуникациите, електроснабдяването и електрозахранването, с които работят;

2. Поддържат в изправност устройствата и системите на осигурителната техника, телекомуникациите, електроснабдяването и електрозахранването съгласно техническите норми;

3. Предприемат незабавни мерки за предотвратяване на произшествия в следствие на реална заплаха от терористични актове или реализирането им, и при съмнение за подготовка на такива;

4. Проявяват безпристрастност и оказват съдействие при разследване на произшествия;

5. Познават правилата за движение на влаковете, маневрената работа и сигналите по железопътната инфраструктура на ДП НКЖИ.

Чл. 473. (1) Лицата назначени на длъжности в ДП НКЖИ, свързани с изпълнение на дейности по строителството, ремонта и поддържането на обектите, съоръженията и устройствата на железопътната инфраструктура, подлежат на обучение и проверка на знанията по инструкции, методики и други документи, утвърдени от Генералния директор.

(2) Реда, длъжностните лица, обема на материята, която трябва да се усвои и условията за провеждане на обучението и проверката на знанията, се изготвят от специализираните дирекции на ДП НКЖИ и одобряват от Генералния директор.

(3) На проверка на знанията се явяват всички новоназначени длъжностни лица по ал. 1.

(4) При издаване на нови и/или изменение и допълнение на действащи нормативни актове, на обучение и проверка на знанията подлежат всички длъжностни лица, чиято дейност се променя и/или допълва.

(5) На успешно издържалите изпита се издава свидетелство за заемане на длъжност, с което лицето се явява на изпитите по Наредба № 56 за изискванията, условията и реда за обучение на кандидатите за придобиване или признаване на правоспособност за длъжностите от железопътния транспорт и реда за провеждане на изпитите на длъжностните лица от персонала, отговорен за безопасността на превозите.

(6) На такава проверка подлежат и длъжностни лица на ДП НКЖИ, които:

1. Са допуснали експлоатирането и/или експлоатират обекти и/или елементи на железопътната инфраструктура с параметри, несъответстващи на действащите нормативни актове;

2. Не са извършили или са извършили непълен преглед на обекти и/или елементи на железопътната инфраструктура, както и при невярно регистрирани измерени параметри на същите;

4. Със своите действия и/или бездействие са застрашили безопасността на превозите;

5. Не са изпълнявали дейността за съответната длъжност, която ще заемат повече от една година;

6. По предписание на длъжностни лица от ИА ”Железопътна администрация”, контролен орган по безопасността на превозите на ДП НКЖИ, директори подразделения ЖПС, СТ, Електроразпределение и УДВК.

Глава петдесет и трета

ЗАДЪЛЖЕНИЯ НА ДЛЪЖНОСТНИТЕ ЛИЦА ПРИ ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ДЕЙНОСТИТЕ СВЪРЗАНИ С ТЕХНИЧЕСКАТА ЕКСПЛОАТАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА ДП НКЖИ

Раздел I

Задължения на завеждащия диспечерската смяна (старши диспечер)

Чл. 474. Завеждащият диспечерската смяна е длъжен да:

1. Упражнява контрол върху работата на влаковите диспечери по даваните от тях разпореждания във връзка с управлението на влаковото движение и техническото състояние на устройствата и системите;

2. Води дневник за диспечерските заповеди;

3. Вписва в дневника за диспечерските заповеди и да предава лично на дежурните ръководители движение диспечерските заповеди;

4. Разпорежда на дежурните ръководители движение при необходимост да преминат от един способ за осигуряване движението на влаковете на друг;

5. Се запознае с причините и обстановката и да разрешава на дежурните ръководители да късат пломби по устройствата на автоматична блокировка, полуавтоматична блокировка и поканителният сигнал на разделните постове;

6. Разпорежда на дежурните ръководители да преминат на телефонен способ по искане на механика за извършване на профилактика на полуавтоматичната блокировка или автоматичната блокировка по определен план – график или за отстраняване на повреди.

Раздел II

Задължения на старши енергодиспечера

Чл. 475. Старши енергодиспечерът е длъжен:

1. Да се запознае с експлоатационната обстановка при явяване на работа, да участва в анализите, провеждани от старши влаковия диспечер, и да инструктира енергодиспечерите;
2. Да проверява и се подписва в оперативните дневници и другата документация, която се води от дежурните енергодиспечери;
3. Да организира своевременно сверка и отразяване на оперативните промени в работните схеми на енергодиспечерските участъци, схемите за секционирание на контактната мрежа, тяговите подстанции, секционните постове и връзките със съседните диспечерски участъци;
4. Да контролира работата и да оказва конкретна помощ на енергодиспечерите;
5. Да поема задълженията на дежурен енергодиспечер на смяна при необходимост;
6. Да нанася своевременно поправка на схемите на енергодиспечерските участъци за настъпили постоянни промени в секционирането на контактната мрежа, тяговите подстанции, секционните постове и връзките със съседните диспечерски участъци;
7. Да издава наряди за работа по КМ и ОСП;
8. Да приема информация от ПЕ за разрешени прозорци и организира промяната им при необходимост;
9. Да осигурява и предоставя оперативна и техническа информация за изминалото денонощие на регионалното поделение ЕНС за анализ и планиране на работата.

Раздел III

Задължения на специалист Регионално звено „Координация, контрол и информация” (РЗ ККИ) към Поделение Железен път и съоръжения

Чл. 476. Диспечера на РЗ ККИ е длъжен:

1. Да извършва оперативно ръководство, координиране на процесите и дейностите по ремонта и поддържането на железния път и съоръженията в района на РЗ ККИ.
2. Да организира цикъла и технологичните процеси по доставка на инертни и железопътни материали за ремонта и поддържането на железния път.
3. Да извършва оперативен анализ за изпълнение на графика за движение на влаковете, закъснението на влаковете, технологичните, производствените и други нередности в поделението за поддържане на железния път и съоръженията, свързани с железния път и съоръженията.

4. Да извършва контрол и вземане на решение при необходимост при въвеждане и премахване на намаления на скоростта за движение на влаковете по железен път.

5. Да съгласува дейността и работата със старши влаков диспечер, влакови диспечери, старши енергодиспечер, енергодиспечери от съответния ЗОД на ДП НКЖИ.

6. Да съгласува дейността и работата с началник на отдел, ръководител сектор, локомотивен диспечер, вагонен диспечер и длъжностни лица с оперативни функции на превозвачите.

7. Да координира оперативно взаимодействието между изпълнителите и инвеститорите на обектите по ремонта на железния път и съоръженията и останалите експлоатационни служби на ДП НКЖИ.

8. Да създава организация, оперативно ръководство и контрол при възникнало произшествие преустановило или затруднило експлоатацията на железния път и съоръженията. Организация и насочване на материали, техника и работна сила.

9. Да осигурява и предоставя оперативна и техническа информация за изминалото денонощие на поделението за поддържане на железния път и съоръженията, за анализ и планиране на работата.

10. Да се запознае с експлоатационната обстановка при явяване на работа, да участва в анализите, провеждани от старши влаковия диспечер.

11. Да изготвя, проверява и се подписва в оперативните дневници и другата документация, която се води в РЗ ККИ.

12. Да контролира работата и да оказва конкретна помощ на диспечерите в поделението за поддържане на железния път и съоръженията.

Раздел IV

Задължения на дежурния енергодиспечер

Чл. 477. Дежурният енергодиспечер е отговорен оперативен ръководител на експлоатационния персонал от Енергосекциите и други поделение на ДП НКЖИ, извършващи дейности в енергодиспечерския участък.

Чл. 478. Дежурният енергодиспечер е длъжен:

1. Да провежда селекторно съвещание с персонала на подрайоните по контактната мрежа и тяговите подстанции от енергодиспечерския участък при постъпване на смяна за изясняване на експлоатационната обстановка, произшествията по безопасността на движението и здраве и безопасност при работа, както и да направи сверка на часовниците;

2. Да уточнява плановите работи, които ще се извършват през смяната му, като определя времето на започване, прекъсване и завършване на работата, разположението на работниците и начина за връзка с тях;

3. Да съгласува работата между влаковия диспечер, дежурния ръководител движение и групата от подрайона по контактната мрежа,

извършваща работата при планови и аварийни прекъсвания ("прозорци") по контактната мрежа;

4. Да прави искания до старши влаковия диспечер за назначаване за движение на РСМ за отстраняване на повредите по контактната мрежа, закриване на железопътния участък за движение с електрическа тяга или за влаково движение;

5. Да разпорежда при необходимост за оперативни изключвания на електрозахранването на даден участък от контактната мрежа за осигуряване безопасно движение на влаковете;

6. Да съгласува заявките за работа със съседните енергодиспечерски участъци и влакови диспечери, а със съседните регионални енергодиспечерски звена - съгласно инструкция за безопасна работа по съоръженията на подсистема „Енергия” на ДП НКЖИ, при оперативно обслужване на граничните участъци между Регионалните енергодиспечерски звена;

7. Да завежда своевременно и правилно оперативната техническа документация;

8. Да взема незабавни мерки за отстраняването от работа на работник, който с действията си създава опасност за нормалната и безопасна експлоатация на съоръженията;

9. Да извършва лично управлението на съоръженията в тяговите подстанции, секционните постове и контактната мрежа при режим "управление от енергодиспечер";

10. Да взема мерки за запазване нормалното работно състояние на системата за електрозахранване или за кратковременна работа в извънреден режим при възникване на специфични обстоятелства, водещи до трайни нарушения в работата на системата за електрозахранване;

11. Да установява мястото при възникване на повреда в системата за електрозахранване и да пристъпва към организация за отстраняването ѝ;

12. Да търси при необходимост съдействие от старши енергодиспечера, специалистите от съответната регионална Енергосекция за отстраняване на повредата или за решаването на конкретна задача;

13. Да издава наряди за работа по КМ и ОСП;

14. При възникване на необходимост да заявява пред старши влаковия диспечер аварийни прозорци за възстановяване на ел.съоръженията, както и да прави нареждане и записване в оперативния дневник и чрез ползване на Приложение № 8 към чл.186 (1) от Наредба № 13 за осигуряване на здравословни и безопасни условия на труд в железопътния транспорт.

Раздел V

Задължения на диспечера към регионално Подделение „Сигнализация и телекомуникации“

Чл. 479. Дежурният диспечер е длъжен:

1. Да организира осигуряването на редовни качествени връзки на диспечерите;
2. При възникване на повреди в телекомуникационната мрежа да организира с предимство осигуряването на диспечерите с обходни и аварийни връзки;
3. При получаване на съобщение за повреда по съоръженията да осигурява механик или електромонтьор за отстраняването ѝ, като организира и придвижването им;
4. Чрез старши диспечера, влаковия диспечер и дежурните ръководители движение да изяснява характера на повредата и да отчита закъснелите влакове;
5. Да оказва съдействие на механиците при отстраняване на повредите;
6. При неотстраняване на възникнала повреда, до четири часа от момента на явяването на длъжностното лице на мястото за работа, да осигури явяването на ръководител участък, технолог или ръководител сектор, като едновременно с това уведомява за случая дежурния по регионално поделение или ръководителя на поделението;
7. С помощта на механиците, работещи по отстраняване на повредите, да анализира причините за възникването на същите и да изготвя денонощен доклад до ръководителя на поделението;
8. Да води дневник на повредите и скъсаните пломби по утвърден от ръководителя на поделението образец;
9. Да следи за работата на звукозаписната техника;
10. При възникване на железопътно произшествие да осигурява механици според конкретната необходимост - за констатация на причинени щети, за отстраняване на повреди, за даване на временни връзки, за осветяване на мястото и др. - и своевременно да уведомява ръководството на регионалното поделение.

Раздел VI

Задължения на влаковия диспечер

Чл. 480. Дежурният влаков диспечер е длъжен:

1. При повреда в устройствата да дава указания на дежурните ръководители за правилната работа при създадената обстановка;
2. При необходимост от късане на пломба на устройствата и системите от дежурните ръководители движение да дава разрешение за това с диспечерска заповед след изясняване на причините или дава заповед за ползване на контролирана команда;
3. При необходимост от смяна на способа за осигуряване движението на влаковете да извика ръководителя на диспечерската смяна за даване на разпореждания;
4. Да осигурява заявените планови "прозорци" за ремонт или профилактика на съоръженията, устройствата и системите; при аварийни

"прозорци" оказва съдействие и помощ на работещите за най-бързо придвижване и отстраняване на нередностите.

Чл. 481. Дежурният влаков диспечер на участък, съоръжен с диспечерска централизация, е длъжен:

1. При постъпване на дежурство да провери състоянието и действието на устройствата на централния диспечерски пост, за което прави вписване в съответните книги;

2. Чрез устройствата на централизацията да организира влаковата и маневрена дейност в целия участък, като пряко управлява влаковото движение и маневрената дейност в гарите на централно управление и дава разрешение за изход на гарите, които са на самостоятелно местно управление;

3. При повреда на устройствата на централизацията, осигуряващи протоколиране на събитията на системата за телеуправление и телеконтрол, да предава всички гари на резервно местно управление;

4. При неизправност в устройствата на диспечерската централизация, автоматичната блокировка, автоматичната локомотивна сигнализация, гаровите централизации и телекомуникациите незабавно да прави вписване в съответната книга и уведомява дежурния диспечер към регионално Поделение „Сигнализация и телекомуникации“;

5. При невъзможност да предаде гарите на резервно местно управление чрез устройствата на централния пост да разпорежи на дежурните ръководители принудително да преминат от централно на резервно местно управление;

6. По време и след отстраняване на възникнали повреди по устройствата на диспечерската централизация да осигурява извършването на необходимите проби от централния диспечерски пост.

Раздел VII

Задължения на началника на гара

Чл. 482. (1) Началникът на гарата е длъжен:

1. Да следи за правилното използване на техническите средства за осигуряване безопасността на движението, както и да не се извършват действия, противоречащи на Наредба № 58, тези правила, Правила за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт на Генералния директор и съответните техническите инструкции;

2. Да проверява ежедневно за нередности по устройствата, както и за наличието и изправността на пломбите по тях.

(2) При получаване на съобщение за повреда, довела до скъсване на пломба, началникът на гарата проверява изяснени ли са причините за това, спазен ли е установеният ред и режим за работа. Когато те са нарушени, указва правилния режим за осигуряване движението на влаковете и когато повредата не е постоянна, поставя (приподписва) временна пломба, за което прави (приподписва) бележка в съответната книга.

(3) При наличие на повреда, неотстранена в определения срок по чл. 426 от настоящите правила, началникът на гарата уведомява с телеграма ръководителите на регионалното поделение Сигнализация и телекомуникации и на регионалното поделение по движението и контролните органи по безопасност на ДП НКЖИ.

(4) При прекъснати всякакви телекомуникации с влаковия диспечер или завеждащ диспечерска смяна, след като се запознае с обстановката, началникът на гарата разрешава писмено в дневника за диспечерските заповеди на дежурните ръководители да преминават от един на друг способ за осигуряване движението на влаковете, както и разпломбиране на бутони при повреда на устройствата.

Чл. 483. (1) Когато началникът на гарата отсъства или не е в състояние да изпълнява задълженията си по този раздел, те се изпълняват от лицето, което го замества.

(2) В гари, на които със заповед на работодателя задълженията на длъжността „Началник гара” са възложени на служител, назначен на друга длъжност, той изпълнява задълженията на началник гара и носи съответната отговорност за това.

Раздел VIII

Задължения на дежурния ръководител движение

Чл. 484. Когато в гарата през дежурството има повече от един дежурен ръководител движение, дежурните ръководители движение работят с устройствата по график, изготвен от началника на гарата.

Чл. 485. Дежурният ръководител движение е длъжен:

1. Да предпазва от повреди при работа устройствата и системите за осигуряване движението на влаковете и маневрената работа, като спазва техническите изисквания за правилната им експлоатация и изисква същото от подчинените му работници;

2. Да уведомява веднага началника на гарата (неговия заместник), механика по осигурителна техника, дежурния диспечер към регионално поделение Сигнализация и телекомуникации, при установяване на каквато и да е нередност в устройствата и системите и прави вписване в съответната книга;

3. При появата на причина, застрашаваща безопасното приемане, изпращане на влак или извършването на маневра, да затваря веднага съответния разрешаващ сигнал и да ръководи действията на подчинените му работници;

4. При необходимост от използване на пломбиран бутон, за затваряне на сигнал или поканителен сигнал за връщане на влак, използва бутона веднага, но не по-късно от 30 минути след скъсване на пломбата, прави бележка и уведомява влаковия диспечер и лицата по т. 2;

5. При снеговалеж или снегонавяване на стрелките да включва (изключва) или разпорежда за включването (изключването) на системите за отопление на стрелките.

6. Да разрешава на механика работа по съоръженията за отстраняване на повреди и профилактика, като при необходимост разпорежда на постовите стрелочници.

7. Да изпълнява задълженията на постовия стрелочник в гари без постови стрелочник.

8. При преминаване на влак /возило/ при влизане в гара и неподаване на необходимите сигнали от локомотивния машинист на влака /возилото/ да:

– да осъществи връзка със същия посредством ВДРВ или GSM-R;

– в случай на неосъществяване на връзка посредством ВДРВ или GSM-R да уведоми за това незабавно дежурния влаков диспечер;

– дежурния влаков диспечер от своя страна прави опит за връзка посредством ВДРВ, GSM-R или GSM;

– ако отново не се осъществи връзка с локомотивния машинист разпорежда на следващата попътна гара за спиране на влака;

– влака продължава по нататъшното си движение след осъществяване на личен контакт между дежурния ръководител движение и локомотивен машинист.

Чл. 486. Дежурният ръководител движение в гара, включена в диспечерска централизация, при приемане и изпращане на влаковете и извършване на маневрената работа е длъжен:

1. Да проверява изправността на устройствата, чистотата на стрелките, гаровите коловози и да изисква от работниците на съответните служби незабавно да отстраняват неизправностите, като уведомява за това и влаковия диспечер;

2. При маневра да обръща стрелките, като дава необходимите указания за правилното извършване на маневрата;

3. При предаване на гарата на местно управление в участък с диспечерска централизация да поема задълженията си на дежурен ръководител и да осигурява движението на влаковете и извършването на маневрите по указание на влаковия диспечер;

4. При работа по стрелките и гаровите коловози да изисква писмено съгласуване с ръководителя на работата, влаковия диспечер и механика по осигурителната техника; при необходимост дежурният ръководител движение приема гарата на местно управление от влаковия диспечер.

Чл. 487. Когато се налага късане на пломба или ползване на контролируема команда, дежурният ръководител движение прави това по реда и начина, установени в чл. 464 на тези правила, Наредба № 58 и Правила за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт на Генералния директор.

Чл. 488. (1) В гари с осигурителна техника със стрелкова и коловозна заетост проверката за свободността на коловозите, стрелките и дистанциите се извършва от дежурния ръководител движение по контролните светлини на пулта, светосхемното табло и дисплея (монитора).

(2) В гари с осигурителна техника с коловозна, но без стрелкова заетост дежурният ръководител движение проверява свободността на коловоза по

контролните светлини на светосхемното табло, а дистанциите и свободността на стрелките - чрез лична проверка или с помощта на стрелочника.

(3) В гари с осигурителна техника без стрелкова заетост за предотвратяване на произшествия при приемане или изпращане на влак дежурният ръководител движение изпраща стрелочника в гърловината и изисква доклад за свободността на стрелките и дистанциите. По същия начин се постъпва и в гари с осигурителна техника, чиито релсови токови вериги са с нарушена шунтова чувствителност.

Чл. 489. След приемане на влак дежурният ръководител движение не нормализира централизацията и блокировката, преди да се е уверил, че приетият влак е цял и е открил дистанция.

Чл. 490. Дежурният ръководител движение включва и изключва осветлението на стрелковите фенери и променя режима на светене на сигналите съобразно видимостта в гарите, в които има такива устройства.

Раздел IX

Задължения на стрелочника

Чл. 491. Стрелочникът е длъжен:

1. След получаване на разпореждане за приемане на влак да не пристъпва към отваряне на входния сигнал, докато не се увери лично или по доклад на друг стрелочник, че коловозът, на който ще се приема влакът, е свободен;

2. При получаване на разпореждане за изпращане на влак да се увери, че влакът се намира действително на този коловоз или ще премине по него;

3. През времето, когато очаква влак, да следи друг влак или маневра да не застрашат преминаването му; когато се появи пречка за преминаването на влака, при възможност стрелочникът веднага затваря сигнала, без да изчаква разпореждане от дежурния ръководител, като отива срещу идващия влак и подава необходимите сигнали за спирането му;

4. При пристигането на влак цял и откриването на дистанция, както и след като влакът замине или напусне района на гарата, да привежда веднага апаратурата, с която работи, в нормално положение;

5. Преди всяко обръщане на стрелка предварително да провери дали тя е свободна; да не обръща стрелка под возило и когато към стрелката има движещ се състав;

6. Да не напуска поста, когато е отворил сигнал, освен в случаите, когато се налага да предотврати произшествие;

7. Непрекъснато да следи за изправността на устройствата и системите и да работи внимателно с тях;

8. Да използва времето между влаковете за почистване на устройствата, смазване на стрелките и поддържане на чистота в поста;

9. Да не допуска в помещението с устройствата лица, които нямат право за това;

10. Редовно да проверява външното състояние на стрелковите обръщателни апарати, контролните и ръчните стрелкови заключалки, наличието и изправността на пломби на определените за това места;

11. Когато е необходимо да се къса пломба да спазва реда, установен в тези Правила и Правилата за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт на Генералния директор;

12. За всяка забелязана нередност, чието отстраняване не е в неговите възможности и задължения, веднага да уведомява дежурния ръководител движение;

13. Да дава подробна информация на механика за всички забелязани нередности по устройствата;

14. По време на работа по пътя или с устройствата да следи работниците да не оставят материали и инструменти, които да нарушават габарита и застрашават сигурността на движението;

15. Във време, когато не се очаква влак, може да напусне поста, като поиска разрешение от дежурния ръководител движение и заключи поста;

16. В гари без постови стрелочник задълженията му се изпълняват от дежурния ръководител.

Чл. 492. Когато стрелочникът е и прелезопазач, той изпълнява и задълженията, произтичащи от действащите нормативни актове, регламентиращи експлоатацията на железопътните прелези.

Раздел X

Задължения на маневрената бригада

Чл. 493. (1) Работниците от маневрената бригада са длъжни да следят за показанията на маневрените сигнали и откриването на дистанции, като подават съответните ръчни и звукови сигнали.

(2) Всеки работник от маневрената бригада е длъжен незабавно да уведомява дежурния ръководител движение при забелязана нередност по устройствата и системите.

Чл. 494. (1) При обслужване на влак в участък с диспечерска централизация маневристът е длъжен да:

1. Използва правилно средствата за телекомуникации и да работи с маневрените пултове, маневрените колонки и ключовете - стрелкообръщатели за управление на стрелките при маневра;

2. Уведомява по телефона влаковия диспечер при забелязване на неизправности в устройствата и системите в гарите и междугарията;

3. Изпълнява незабавно нарежданията на влаковия диспечер.

(2) Маневристът е длъжен незабавно да уведомява влаковия диспечер в случаите, когато влакът не може да замине, независимо че има отворен изходен сигнал и е настъпило време за тръгване.

(3) При невъзможност да се свърже с влаковия диспечер и да получи разпореждане за извършване на маневра маневристът е длъжен да потърси

съдействието на началника на гарата, дежурния ръководител движение или друг работник в гарата, на когото са възложени тези задължения.

Раздел XI

Задължения на превозната бригада

Чл. 495. (1) Работниците от превозната бригада са длъжни да следят и съдействат за откриване на дистанция.

(2) Всеки работник от превозната бригада при забелязване на нередности по устройствата е длъжен незабавно да уведомява дежурния ръководител движение.

(3) При обслужване на влак в участък с диспечерска централизация всеки работник от превозната бригада е длъжен:

1. Да използва правилно служебните телефонни връзки;
2. Да уведомява влаковия диспечер при забелязване на неизправности в гарите и междугарията;
3. Да изпълнява незабавно всички заповеди и нареждания на влаковия диспечер;
4. Да уведомява незабавно влаковия диспечер, когато при отворен изходен сигнал влакът не може да замине.

(4) При невъзможност да се свържат с влаковия диспечер началникът на влака (старшият кондуктор) и кондукторът търсят съдействието на дежурния ръководител движение и началника на гарата и действат по тяхно указание.

Раздел XII

Задължения на машиниста

Чл. 496. (1) Локомотивният машинист е длъжен:

1. При придвижване на локомотива напред по сигнал на гаров работник или при движение като изолиран локомотив в район на гара, да следи за правилното положение на всички стрелки и вагоноизхвъргачки по маршрута.

2. В гара с маршрутизирани маневри да следи и да изпълнява показанията и на маневрените светофори;

3. С цел откриване на задна дистанция да установява товарните влакове до изходния сигнал или до дистанционния указател, когато няма изходен сигнал или същият е групов;

4. При наличие на неизправности, застрашаващи сигурността на движението, незабавно да се обади по влаковата диспечерска радиовръзка (GSM-R) на влаковия диспечер, от аварийна колонка на междугарията или да спре влака в първата гара и да уведоми дежурния ръководител движение, като по възможност съобщава и причините за това;

5. При срязване на стрелка да не придвижва състава обратно (срещу езиците ѝ);

6. При движение през стрелки и изолирани звена да не използва пясъчната инсталация;

7. Своевременно да превключва каналите на локомотивната радиостанция за съответния участък и да изпробва връзката; при повреда на влаковата диспечерска радиовръзка е длъжен да отрази повредата в бордовия дневник на локомотива и уведоми дежурния ръководител движение в първата гара, в която спира;

8. В участък оборудван с АЛС/ETCS да обслужва влака с локомотив начело при включено и изправно бордово оборудване; при възникнала неизправност в бордовото оборудване на АЛС/ETCS по време на обслужване на влака, незабавно да уведоми влаковия диспечер и да поиска разрешение за продължаване на движението, което записва в бордовия дневник;

9. При извършване на маневра да освобождава изолирания участък на стрелката следейки подаваните сигнали;

10. За движение на возила с основно натоварване, по-малко от 3,5 т, да уведомява дежурния ръководител движение; движението на такива возила се осигурява по телефонен способ при изключено автоматично управление на стрелките (автоматика стрелки);

11. При движение на влак, изолиран локомотив и РССМ да спазва ГДВ и определените за участъка скорости отразени в книжка разписание;

12. Когато влак (возило) се приема (изпраща) с поканителен сигнал или обр. II-A за движение при специални условия да следи положението на входните (изходните) стрелки по маршрута.

(2) Машинистът на електрически локомотив и електрически мотрисен влак в случай на необходимост включва предния по посока на движението разединител на неутралната вставка и след като излезе от зоната на неутралната вставка го изключва. Отключването и заключването се извършват със специален ключ, като в бордовия дневник на локомотива се отразяват часовете на включването и изключването на разединителя.

(3) Машинистът няма право да оставя локомотив (РССМ) без надзор когато е в работно състояние (вдигнат токоснемател, работещ двигател и разхлабена ръчна спирачка).

Чл. 497. (1) При обслужване на влак в участък с диспечерска централизация машинистът (помощник-машинистът) е длъжен:

1. Да изпълнява незабавно нарежданията на влаковия диспечер;

2. Да съобщава незабавно на влаковия диспечер, когато влакът не може да замине при наличие на отворен светофор и въпреки че е настъпило време за тръгване;

3. Да използва правилно средствата за телекомуникации, монтирани в локомотива и аварийните колонки на междугарието.

(2) При невъзможност да се свърже с влаковия диспечер машинистът (помощник-машинистът) търси съдействието на ръководител движение, като изпълнява неговите указания.

(3) При всяко извънредно и непредвидено в разписанието спиране или задържане на влака, както и при забелязване на неизправности в гарите и

междугарията машинистът (помощник-машинистът) незабавно уведомява влаковия диспечер по диспечерската радиовръзка или най-близкия телефон, като съобщава по възможност причините за това.

Чл. 498. При движение на специализирани ремонтни машини задълженията на локомотивния машинист, произтичащи от Наредба № 58, тези правила и Правила за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт на Генералния директор, се възлагат на машиниста на специализираната ремонтна машина.

Раздел XIII

Задължения на ръководителя на железопътен участък, техник транспортно строителство, ръководител мобилна група по поддържане на железния път

Чл. 499. Ръководителят на железопътен участък, техник транспортно строителство и ръководителят на мобилна група са длъжни:

1. Да поддържат в съответствие с утвърдените технически норми изолираните участъци, стрелките, включени в централизациите и блокировките, всички ръчни стрелкови заключалки, вагоноизхвъргачки и ръчно управляеми бариери;

2. Да не предприемат ремонт по стрелки, коловози и изолирани участъци в района на гарата без разрешение от дежурния ръководител движение, а за автоматизирани стрелки и участъци с броячи на оси и/или АЛС/ЕТС- и без присъствие на механика по осигурителна техника;

3. Да съгласуват действията си с дежурния ръководител движение и механика по осигурителна техника при работа по железния път в междугарията, свързана с нарушаване на нормалната работа на устройствата;

4. Да подготвят предварително и да привеждат в технически норми стрелките и релсите при смяната им в изолирани коловози и участъци за включване в устройствата на осигурителна техника и да оказват помощ на механика по осигурителна техника;

5. Да уведомяват незабавно дежурния ръководител движение в гарата за всички забелязани от тях нередности по устройствата на осигурителна техника;

6. Да използват изолирани измервателни уреди и инструменти, за да се избегне заемаването на релсовите токови вериги;

7. Да опазват от механични повреди стрелковите обръщателни апарати, броячите на оси и другите съоръжения на осигурителната техника при работа по железния път;

8. Да възлагат на подчинените им работници оказване на помощ или почистване на автоматизираните стрелки от сняг и лед при снеговалеж и обледеняване;

9. Да вземат незабавни мерки за отстраняване на възникнали повреди и неизправности по съоръженията на железния път, нарушаващи нормалната работа на устройствата на осигурителна техника.

Чл. 500. В участък с диспечерска централизация ръководителят на жп участъка, техник ръководител група по поддържане на железния път или ръководителят на мобилна група са длъжни преди започване на работа по железния път с релсови токови вериги или броячи на оси да съгласуват действията си с влаковия диспечер, механика по осигурителна техника и дежурните ръководители движение в съседните гари.

Раздел XIV

Задължения на ръководителя на участък по осигурителна техника

Чл. 501. Ръководителят на участък по осигурителна техника организира и контролира работата на механиците, електромонтьорите и другите работници, намиращи се на негово подчинение, и осигурява изправното действие на устройствата в своя участък.

Чл. 502. Ръководителят на участък по осигурителна техника е длъжен да:

1. Да ръководи работата на механиците и електромонтьорите по извършване на профилактика на съоръженията, устройствата и системите на осигурителна техника в поверения му участък по одобрен график и в съответствие с действащите инструкции за поддържане на съоръженията;

2. Извършва проверка, най-малко един път в месеца, на видимостта на сигналите и действието на АЛС/ETCS от локомотив или от място на железопътната линия;

3. Извършва шестмесечни технически ревизии на всички устройства в участъка си, резултатите от които отразява в констативен акт по образец, утвърден от Генералния директор и в книгата за осигурителната техника, образец VII-51;

4. Контролира своевременното отстраняване от механиците и електромонтьорите на неизправностите, отразени от проверките на устройствата; да проверява правилността на бележките, направени от тях в книгата за осигурителната техника, образец VII-51, дневниците за пътните релета и акумулаторните батерии, което да удостоверява с подписа си;

5. Прави ежемесечно преглед на участъците на механиците за състоянието на устройствата и при откриване на недостатъци дава указания за отстраняването им; дефектите, които могат да предизвикат нарушение в нормалната работа на устройствата или застрашават сигурността на движението незабавно се отстраняват;

6. Проверява и осигурява готовността на устройствата за работа при зимни условия;

7. При констатиране на неизправности по съоръженията на ОТ, застрашаващи сигурността на движение на влаковете, прави запис в книга VII-51, при необходимост и в VII-55, като определя условията за работа с това съоръжение и уведомява с телеграма ръководителите на регионалните подразделения по железния път и сигнализация и телекомуникации и РИБП;

8. Ръководи лично работата, свързана с изменение в монтажа и схемите на устройствата в неговия участък, като се ползват заверени схеми и без поправки в тях; преди предаване на устройствата за експлоатация е длъжен да провери правилното им действие и да проведе инструктаж на поддържащия ги персонал за начина на по-нататъшното им поддържане;

10. Има налице техническа документация на обслужваните устройства и да следи тя да отразява действителното състояние на устройствата; да носи отговорност за достоверността на данните относно действителното състояние на обслужваните устройства, вписани в документацията;

11. Оформя документите за отчет на извършената в участъка му работа и да изготвя заявки за осигуряване на необходимите резервни части и материали;

12. Докладва писмено на ръководителя на регионално поделение по сигнализация и телекомуникации при констатиране на нанесени щети и кражби, както и за злонамерени или неправомерни действия от страна на експлоатационния персонал.

Раздел XV

Задължения на ръководителя на участък по телекомуникациите

Чл. 503. Ръководителят на участък по телекомуникации организира и контролира работата на механиците, електромонтьорите и други работници, намиращи се на негово подчинение, за осигуряване изправното действие на устройствата в неговия участък.

Чл. 504. Ръководителят на участък по телекомуникации е длъжен да:

1. Разпределя работата между механиците и електромонтьорите по телекомуникациите в участъка за осигуряване нормалното и непрекъснато функциониране на телекомуникационната апаратура по отношение спазването на нормите за поддържане на съоръженията в съответствие с изискванията за безопасност на движението;

2. Изготвя план-график за профилактика на устройствата, като осигурява периодичност, както следва:

а) за гаровата апаратура и токозахранващите устройства - най-малко два пъти месечно;

б) за кабелен шкаф, магистрални кабели, телефонни линии и междугарова апаратура - най-малко един път на три месеца;

в) за кабелни шахти и комутационни пунктове - най-малко един път на три месеца;

г) за измервания на магистрални кабели и телефонни линии - най-малко един път годишно;

д) за измерване на вътрешно гарови кабели в които са включени вериги за осигуряване движението на влаковете – най малко веднъж годишно.

3. Да оформя документите за отчет на извършената в участъка му работа и да изготвя заявки за осигуряване на необходимите резервни части и материали;

4. Контролира своевременното отстраняване от механиците и електромонтьорите на неизправностите, отразени от проверките на устройствата; да проверява правилността на бележките, направени от тях в книгата за телекомуникациите, образец VII-52, което удостоверява с подписа си в нея;

5. Контролира състоянието на устройствата, като извършва технически ревизии и проверки във възловите гари ежемесечно, а в останалите гари и в междугарията - веднъж на шест месеца; да вписва резултатите и предписанията в констативен акт по образец, утвърден от Генералния директор и в книгата за телекомуникациите, образец VII-52;

6. Ръководи ремонтно-възстановителните работи в своя участък, като координира действията на механиците и другите заинтересувани служби;

7. Провежда обучение и инструктаж на работници и експлоатационен персонал при въвеждане в експлоатация на телекомуникационната апаратура или при подмяна на съществуващата с друг вид;

8. Докладва писмено на ръководителя на регионално поделение по сигнализация и телекомуникации при констатиране на нанесени щети и кражби, както и за злонамерени или неправомерни действия от страна на експлоатационния персонал;

9. Ръководи лично работата по изготвяне на кабелни планове, изменения в монтажните схеми на устройствата и съоръженията (системите) в неговия участък, като се използват, планове и схеми без поправки одобрени от ръководителя на регионално поделение по сигнализация и телекомуникации.

Раздел XVI

Задължения на ръководителя на участък по радиовръзки

Чл. 505. Ръководителят на участък по радиовръзки организира и контролира работата на подчинените му механици за осигуряване изправното действие на устройствата в неговия участък.

Чл. 506. Ръководителят на участък по радиовръзки е длъжен да:

1. Разпределя работата между механиците по радиовръзки в своя участък за осигуряване нормалното и непрекъснато функциониране на апаратурата за радиовръзки в съответствие с изискванията за безопасност на движението;

2. Изготвя план-график за профилактика на устройствата, като осигурява периодичност, както следва:

а) за гаровата апаратура и токозахранващи устройства - най-малко два пъти месечно;

б) за измервания на фидери и антени и настройка на магистрални станции - най-малко един път на шест месеца;

3. Води картотека на всички радиотелефони и да осигурява сервизния им ремонт и обслужване;

4. Оформя документите за отчет на извършваната в участъка му работа и да изготвя заявки за осигуряване на необходимими резервни части и материали;

5. Контролира своевременното отстраняване от механиците и електромонтьорите на неизправностите, отразени от проверките на устройствата; да проверява правилността на бележките, направени от тях в книгата за състоянието на радиовръзките, образец VII-53, което удостоверява с подписа си в нея;

6. Контролира състоянието на устройствата, като извършва технически ревизии и прегледи във възловите гари ежемесечно, а в останалите гари - веднъж на шест месеца, и да проверява радио покритието от локомотив - веднъж на три месеца; резултатите и предписанията от прегледите отразява в констативен акт по утвърден от Генералния директор образец и в част IV на книгата за състоянието на радиовръзките, образец VII-53;

7. Провежда инструктаж и обучение на механиците и експлоатационния персонал за работа с ново монтирана апаратура за радиовръзки или при подмяна на съществуващата с друг вид;

8. Докладва писмено на ръководителя на регионално поделение по сигнализация и телекомуникации при констатиране на нанесени щети и кражби, както и за злонамерени или неправомерни действия от страна на експлоатационния персонал.

Раздел XVII

Задължения на ръководителя на участък по електроснабдяване

Чл. 507. Ръководителят на участък по електроснабдяване организира и контролира работата на подчинените му механици и електромонтьори за осигуряване нормалното действие на електрическите съоръжения.

Чл. 508. Ръководителят на участък по електроснабдяване е длъжен да:

1. Изготвя месечни план-графици за поддържане на съоръженията;
2. Разпределя работата между подчинените му механици и електромонтьори съобразно квалификационните им групи по техника на безопасността;
3. Издава наряди за профилактични и електромонтажни работи съгласно изискванията по техника на безопасността;
4. Подготвя заявки за ремонт на съоръженията, доставка на резервни части и материали;
5. Проверява по одобрен график състоянието на електрическите съоръжения относно:
 - а) непрекъснато и качествено електрозахранване;
 - б) изправност на релейната и измервателната апаратура;
 - в) отопление на стрелките;
 - г) осветление на стрелковите фенери при релейна уредба за ключови зависимости;
 - д) кабелни и въздушни преносни линии;
 - е) правилно прикачване на консуматорите;
 - ж) осветеност на гаровите райони и служебните помещения;

6. Контролира своевременното отстраняване от механиците и електромонтьорите на неизправностите, отразени от проверките на устройствата; да проверява правилността на бележките, направени от тях в книгата за състоянието на съоръженията на електроснабдяването, образец VII-54, което удостоверява с подписа си в нея;

7. Оформя документите по извършената в участъка работа и изготвя анализ за разхода на електрическа енергия;

8. Контактва с електроснабдителните предприятия относно:

а) съгласуване включването на допълнителни мощности;

б) отчитане на консумираната електрическа енергия;

9. Провежда обучение на подчинените му работници при промяна на схемите за електроснабдяване и нови оперативни превключвания;

10. Проверява готовността на устройствата за работа при зимни условия;

11. Докладва писмено на ръководителя на регионално поделение по сигнализация и телекомуникации при констатиране на нанесени щети и кражби, както и за злонамерени или неправомерни действия от страна на експлоатационния персонал.

Раздел XVIII

Задължения на механика по електроснабдяване

Чл. 509. Механикът по електроснабдяване поддържа в изправност поверените му електрически съоръжения в участъка, ръководи и контролира работата на подчинените му електромонтьори.

Чл. 510. Механикът по електроснабдяване е длъжен да:

1. Следи за нормалната и непрекъсната работа на електрическите съоръжения в участъка, за които отговаря;

2. Изпълнява технологични операции в съответствие с одобрен месечен план-график;

3. Предприема незабавно мерки за отстраняване на възникнали повреди, а при невъзможност да отстрани сам повредата - да уведоми ръководителя на участъка;

4. Информира ръководителя на регионално поделение по сигнализация и телекомуникации при констатирани кражби по съоръженията;

5. Води редовно техническите паспорти на електрическите съоръжения в участъка;

6. Ръководи изпълнението на наряди по техника на безопасността и да инструктира подчинените му електромонтьори;

7. Описва и контролира разхода на електроенергия, както и редовността на пломбите на електромерите и тарифните часовници;

8. Подготвя своевременно съоръженията за работа при зимни условия;

9. Присъства при извършване на предварително съгласувани строителни и ремонтни работи, засягащи поддържани от него съоръжения, и да дава

указания на работниците за провеждане на работите така, че да не се нанесат повреди по тях;

10. Докладва незабавно на ръководителя на участъка с искане за съдействие при разногласия и неизпълнение на указанията му от страна на ремонтните групи;

11. Докладва писмено на ръководителя на участъка при констатиране на нанесени щети и кражби;

12. При констатирани злонамерени или неправомерни действия от страна на експлоатационния персонал да прави писмен доклад до ръководителя на регионално поделение по сигнализация и телекомуникации;

13. Прави необходимите вписвания в книгата за състоянието на съоръженията на електроснабдяването, образец VII-54;

14. Да участва в месечните и други прегледи на съоръженията в участъка.

Раздел XIX

Задължения на електромонтьора по електроснабдяване

Чл. 511. Електромонтьорът по електроснабдяване поддържа в изправност поверените му съоръжения, като осигурява непрекъснатата им работа.

Чл. 512. Електромонтьорът по електроснабдяване е длъжен да:

1. Извършва профилактика на електрическите съоръжения по график, като изпълнява технологични операции, съответстващи на квалификационната му група по техника на безопасността;

2. Предприема незабавни действия за отстраняване на повреда при получаване на известие или констатиране на такава;

3. Информира механика или ръководителя на участъка незабавно, в случай че не може сам да отстрани повредата;

4. Отчита консумираната електроенергия;

5. Води документация за състоянието на съоръженията;

6. Присъства при извършване на предварително съгласувани строителни и ремонтни работи, засягащи поддържаните от него съоръжения, както и да дава указания на работниците за провеждане на работите така, че да не се нанесат повреди по тях;

7. Докладва незабавно на ръководителя на участъка по електроснабдяване с искане за съдействие при разногласия и неизпълнение на указанията му от страна на ремонтните групи.

Раздел XX
Задължения на механика по телекомуникациите

Чл. 513. Механикът по телекомуникации трябва да поддържа в изправност поверените му съоръжения и устройства за осигуряване на правилната им, непрекъсната експлоатация.

Чл. 514. Механикът по телекомуникации е длъжен да:

1. Осъществява контрол на работата, извършвана от подчинените му електромонтьори;
2. Следи работата на устройствата и съоръженията в участъка, да провежда технически прегледи и профилактика и да ги поддържа в съответствие с месечния план-график;
3. Локализира и отстранява възникналите нередности и повреди при констатиране на отклонения в работата на съоръженията;
4. Замене по най-бързия възможен начин на място за откриване на причината и отстраняване на повреда в устройствата при получаване на известие;
5. Уведомява диспечера в регионално поделение по сигнализация и телекомуникации и ръководителя на участъка по телекомуникации при невъзможност самостоятелно да отстрани повреда;
6. Докладва писмено за констатирани нанесени повреди, щети и кражби;
7. Прави писмен доклад до ръководителя на регионално поделение по сигнализация и телекомуникации при констатирани неправомерни действия от страна на експлоатационния персонал;
8. Проверява наличието и редовността на пломбите на съответната апаратура и части от поверените му съоръжения, както и да ги пломбира с личните си пломбажни клещи след извършване на ремонт;
9. Присъства при извършване на предварително съгласувани строителни и ремонтни работи, засягащи поддържаните от него съоръжения, и да дава указания на работниците за провеждане на работите с оглед да не се нанесат повреди по тях;
10. Докладва незабавно на ръководителя на участъка по телекомуникации с искане за съдействие при разногласия и неизпълнение на указанията му от страна на ремонтните групи;
11. Уведомява своевременно прекия си ръководител при констатиране на несъгласувани дейности, застрашаващи нормалната работа на устройствата;
12. Съхранява техническата документация и монтажните схеми на обслужваните от него устройства и да отразява в нея извършените изменения;
13. Информира диспечера в регионално поделение по сигнализация и телекомуникации и ръководителя на участъка по телекомуникации за местонахождението си и работата, която извършва в рамките на работното време;
14. Прави необходимите вписвания в книгата за телекомуникациите, образец VII-52;
15. Подготвя своевременно съоръженията за работа при зимни условия;

16. При необходимост за работа по линейните вериги на РПАБ и АБ уведомява механик ОТ и започва работа само след като той направи вписване в книга VII-51 за предстоящо прекъсване работата на съответните съоръжения.

Раздел XXI

Задължения на механика по радиовръзки

Чл. 515. Механикът по радиовръзки трябва да поддържа в изправност поверените му съоръжения и устройства за осигуряване на непрекъснатата им експлоатация в участъка.

Чл. 516. Механикът по радиовръзки е длъжен да:

1. Следи работата на устройствата и съоръженията в участъка и да провежда технически прегледи и профилактика в съответствие с месечния план-график;

2. Локализира и отстранява възникнали повреди в апаратурата;

3. Заmine по най-бързия възможен начин на място за откриване на причината и отстраняване на повредата при получаване на известие за повреда;

4. Уведоми диспечера в регионално поделение по сигнализация и телекомуникации и ръководителя на участъка по радиовръзки при невъзможност самостоятелно да отстрани възникнала повреда;

5. Прави писмен доклад до ръководителя на регионално поделение по сигнализация и телекомуникации при констатирани неправомерни действия от страна на експлоатационния персонал и констатиране на нанесени повреди, щети и кражби;

6. Проверява наличието и редовността на пломбите на съответната апаратура и части от поверените му съоръжения и да пломбира същите след извършване на ремонт и профилактика с личните си пломбажни клещи;

7. Съхранява техническата документация и монтажни схеми на обслужваните от него устройства и да отразява извършени изменения в тях;

8. Информира диспечера в регионално поделение по сигнализация и телекомуникации и ръководителя на участъка за местонахождението си и работата, която извършва в рамките на работното си време;

9. Прави необходимите вписвания в книгата за състоянието на радиовръзките, образец VII-53;

10. Проверява радио покритието и чуваемостта на влаковата диспечерска радиовръзка в съответствие с месечния план-график;

11. Подготвя своевременно съоръженията за работа при зимни условия.

Раздел XXII

Задължения на електромонтьора по телекомуникациите

Чл. 517. Електромонтьорът по телекомуникациите е длъжен да:

1. Следи за работата на устройствата и съоръженията в поверения му участък и да провежда технически прегледи и профилактика в съответствие с месечния план-график;
2. Заmine по най-бързия възможен начин на място за откриване на причината и отстраняване на повреда при получаване на известие или констатиране на такава;
3. Уведоми механика и ръководителя на участъка по телекомуникациите при невъзможност самостоятелно да отстрани възникнала повреда;
4. Проверява наличието и редовността на пломбите на съответната апаратура и части от поверените му съоръжения и да пломбира същите с личните си пломбажни клещи след извършване на ремонт и профилактика;
5. Прави необходимите вписвания в книгата за телекомуникациите, образец VII-52;
6. Информира диспечера в регионално поделение по сигнализация и телекомуникации и ръководителя на участъка за местонахождението си и работата, която извършва в рамките на работното си време.
7. Подготвя своевременно съоръженията за работа при зимни условия.

Раздел XXIII

Задължения на механика по осигурителна техника

Чл. 518. (1) Механикът по осигурителна техника поддържа в изправност поверените му устройства и осигурява непрекъснатото им действие.

(2) Организира и контролира работата на подчинените му електромонтьори.

Чл. 519. Механикът по осигурителна техника е длъжен да:

1. Извършва работите по текущото поддържане и профилактиката на устройствата по месечен план-график и да осигурява необходимата видимост на сигналите;
2. Съобщава лично или по телефона на ръководителя на участъка и на дежурния диспечер в регионално поделение по сигнализация и телекомуникации за всяка повреда, след като изясни причините за това;
3. Заmine по най-бързия възможен начин, съгласувано с влаковия диспечер, на мястото и да предприеме действия за отстраняването на възникналата повреда; при невъзможност самостоятелно да открие и отстрани повредата, да уведоми за това ръководителя на участъка или дежурния диспечер в регионално поделение по сигнализация и телекомуникации;
4. Прави вписване в книгата за осигурителната техника, образец VII-51, за всяка предстояща работа по устройствата; датата, часът и подписът на лицето, експлоатиращо устройствата, под тази бележка са разрешение за работа; при отстраняване на повреди на устройства на ОТ в междугарие, уведомява по телефона дежурния ръководител движение на съседна гара за започване на работа;

5. Участва в месечните и в другите прегледи на устройствата, извършвани от комисии в участъка му;

6. Се запознае и да приподпише направена бележка в книгата за осигурителната техника, образец VII-51, за отстраняване на повреда от механик от друг участък;

7. Извършва своевременно подготовка на устройствата в своя участък за работа при зимни условия;

8. Следи своевременно качеството на строителството при извършване на предварително съгласуван ремонт или строително-монтажни работи по отношение на поверените му устройства;

9. Докладва писмено на ръководителя на участъка по осигурителна техника и ръководителя на регионално поделение по сигнализация и телекомуникации за констатирани умишлено нанесени повреди, щети и кражби;

10. Изготвя писмен доклад до ръководителя на регионално поделение по сигнализация и телекомуникации при констатирани злонамерени или неправомерни действия от страна на експлоатационния персонал;

11. Работи по заверена техническа документация на обслужваните устройства (паспорти, схеми, описания и др.) и да следи тази документация винаги да отразява действителното състояние на устройствата;

12. Се явява своевременно на мястото на допуснато железопътно произшествие и след първоначално запознаване с обстоятелствата да докладва на дежурния диспечер в регионално поделение по сигнализация и телекомуникации;

13. Прави необходимите вписвания в книгата за осигурителната техника, образец VII-51;

14. Пломбира съоръженията на ОТ с личните си пломбажни клещи след приключване на профилактични и ремонтни работи;

15. Оказва помощ при работа по възстановяване действието на устройствата на осигурителната техника по разпореждане на ръководителя на участъка или на ръководителя на регионално поделение по сигнализация и телекомуникации;

16. При констатиране на неизправности по съоръженията на ОТ, застрашаващи сигурността на движение на влаковете, прави запис в книга VII – 51, при необходимост и в VII -55, като определя условията за работа с това съоръжение и уведомява с телеграма ръководителя на регионално поделение по сигнализация и телекомуникации, ръководителя на регионално поделение по железен път и РИБП.

Чл. 520. При стихийни бедствия и след съгласуване с влаковия диспечер механикът по осигурителна техника има право да изключи от действие застрашените устройства на осигурителната техника, след което прави запис в книга VII–51, като определя условията за работа с тези съоръжения и уведомява с телеграма регионалния управител на ръководителя на регионално поделение по сигнализация и телекомуникации, ръководителя на регионално поделение по железен път и РИБП.

Раздел XXIV

Задължения на началника на подрайон/енергоразпределителен

Чл. 521. Началникът на подрайон/енергоразпределителен организира експлоатационното поддържане, преустройството, обезопасяването и аварийно-възстановителните работи по контактната мрежа, тяговите подстанции и РССМ.

Чл. 522. Началникът на подрайон /електроразпределение е длъжен да:

1. Познава съоръженията, устройствата и границите на поддържане в своя подрайон;

2. Организира и ръководи работата на подчинените му работници по отношение спазване изискванията за поддържане на съоръженията на контактната мрежа и тяговите подстанции, механизация и безопасността на движението;

3. Изготвя заявки и издава наряди за профилактични и електромонтажни работи съгласно изискванията на наредбите по здраве и безопасност при работа;

4. Изготвя и предлага план-графици за поддържане на съоръженията на контактната мрежа и тяговите подстанции;

5. Разследва и анализира причините за прекъсване на ел. захранване на контактната мрежа и тяговите подстанции;

6. Контролира спазването на одобрените графиците за обходи и огледи на съоръженията на контактната мрежа и взема мерки за своевременно отстраняване на нередностите в срок;

7. Участва в изготвянето на инструкция за влизането и излизането на РССМ в и от подрайона и съответната гара;

8. Участва в изготвяне промяната на схемите за секционирание на контактната мрежа и тяговите подстанции и е отговорен за съответствието на схемите с действителното положение;

9. Подготвя заявки за доставка на необходимите материали за профилактика и ремонт на съоръженията;

10. Извършва редовно съответните обходи, съгласно „Инструкцията за експлоатация, текущото поддържане и ремонт на контактната система 25kV,50Hz”;

11. Оформя необходимите документи и справки за отчетност на извършените видове работи, заявени, ползвани и аварийни “прозорци”, изразходвани материали, пътни листове на РССМ и автомобили и документи за отчитане на работното време. Контролира правилното и редовно водене на техническата оперативна документация;

12. Участва лично и ръководи работата по отстраняването на тежки повреди по контактната мрежи и съвместно с звено техническо поддържане и ремонт на ТПС да отстранява аварии по съоръженията в тяговите подстанции;

13. Притежава необходимата за изпълнение на задълженията си правоспособност, професионална квалификация и пета квалификационна група за електробезопасност;

14. Провежда обучение на подчинените му работници при промяна на схеми за секционирание на контактната мрежа и тяговите подстанции. Участва в комисии за провеждане на изпити на подчинения му персонал за квалификационна група по електробезопасност. Участва в комисии за обучение и изпит на лица незаети с експлоатация на контактната мрежа да извършват превключвания с разединителите (гаров персонал);

15. Изпълнява задълженията си по нарядите, съгласно Наредба № 13;

16. Изготвя необходимите документи при нанасяне на щети, кражби, произшествия и други;

17. Изготвя писмен доклад до ръководителя на регионално поделение по електроразпределение при констатирани нарушения или неправомерни действия от страна на експлоатационния персонал;

18. Участва в предвидените по нормативните документи комисии за периодични прегледи на съоръженията по гари и междугария, щабове при ремонт или ново строителство и други;

19. Носи материална отговорност за всички материални активи в подрайона;

20. Участва в прегледите на съоръженията на гарите, междугарията и др.;

21. Изготвя необходимите документи за отчитане на работното време в подрайона;

22. Участва в селекторните съвещания извършвани от дежурния енергодиспечер;

23. Участва в ежедневната работа на енергоразпределителния подрайон, освен в случаите когато е ангажиран с други текущи задачи или с изричното разрешение на прекия му ръководител.

Раздел XXV

Задължения на механика по контактна мрежа

Чл. 523. Механикът по контактна мрежа е длъжен да:

1. Организира и извършва експлоатационното поддържане, обходите, ремонтните работи, обезопасяването и аварийно-възстановителните работи на контактната мрежа;

2. Разпределя и ръководи работата на електромонтьорите, като предварително дава заявки за работа, да издава и води наряди в своя район;

3. Организира незабавното отстраняване на неизправности по контактната мрежа при констатиране или получаване на информация;

4. Участва в комисии за преглед на съоръженията в гарите;

5. Да притежава пета квалификационна група за електробезопасност;

6. Поема управлението на специализираните ремонтни машини от пулта на работната платформа и да извършва технологични придвижвания само в зоната, разрешена за работа, като отговорен изпълнител;

7. Докладва писмено при констатирани нанесени повреди, щети и кражби;

8. Прави писмен доклад до ръководителя на регионално поделение по електроразпределение при констатирани неправомерни действия от страна на експлоатационния персонал.

Раздел XXVI

Задължения на електромонтьора по контактна мрежа

Чл. 524. Електромонтьорът по контактна мрежа е длъжен да:

1. Извършва експлоатационно поддържане, ремонтни работи, обезопасяване и аварийно-възстановителни работи на контактната мрежа 2. Превключва разединители, да поставя заземление за обезопасяване и да участва в ремонтната дейност.

3. Извършва обходи пеш и с подвижен железопътен състав с електрическа тяга, за оглед на контактната мрежа.

4. Участва в отстраняването на неизправности по контактната мрежа при констатиране или получаване на информация.

5. Притежава най-малко трета квалификационна група за електробезопасност.

Глава петдесет и пета

ПОДГОТОВКА НА ДЛЪЖНОСТНИТЕ ЛИЦА РАБОТЕЩИ С УСТРОЙСТВОТА И СИСТЕМИТЕ НА ОСИГУРИТЕЛНАТА ТЕХНИКА И РАЗЕДИНИТЕЛИТЕ ПО КОНТАКТНАТА МРЕЖА

Чл. 525. След назначаването на работа в определена гара всяко длъжностно лице работи най-малко един месец под непосредствения контрол и ръководство на длъжностно лице с най-голям опит. Новоназначеното длъжностно лице е длъжно да се запознае основно с инструкциите за работа с устройствата и съоръженията, след което полага практически изпит.

Чл. 526. (1) Продължителността на практическия стаж за ръководител движение и стрелочник е в зависимост от сложността на наличната техника и категорията на гарата по преценка на началника на гарата, но не по-малко от:

1. За новоназначени работници и командировани в гара с централизация - 15 дежурства;

2. За работа с релейна уредба за ключова зависимост или маневрени пултове - 5 дежурства.

(2) Когато правоспособен работник е командирован в друга гара, той може да бъде допуснат до самостоятелна работа след запознаване с

Технологията на експлоатационния пункт и след успешно полагане на практически изпит за работа с устройствата за осигурителна техника, с които ще работи. В случай че осигурителната техника е от същия тип, с която командирования работи в гарата, в която е назначен, практически изпит за работа с ОТ не се провежда. Лицето се допуска до самостоятелна работа по преценка на началника на гарата, но след запознаване с Технологията на експлоатационния пункт.

Чл. 527. (1) Практическият изпит на ръководител движение за работа с устройствата и системите на осигурителна техника в гарата (разделния пост) и прилежащите междугария, се провежда от комисия в състав: председател - участъковият инспектор по осигурителна техника и членове - началникът на гарата, ръководителят на участъка по осигурителна техника и ръководителят движение на смяна в гарата.

(2) За работа с курбели, електрически брави, маневрени пултове, маневрени колонки, маневрени шкафове, табла за далечна информация и колонки за местно управление на електрически бариери, ключови зависимости и др. стрелочниците, стрелочник-прелезопазачите и маневристите се изпитват от комисия в състав: председател - началникът на гарата и членове - механикът по осигурителна техника и работещият с устройствата, който е на смяна.

Чл. 528. (1) За работа с табла за далечна информация, колонки за местно управление, устройства за сигнализиране на прелез, на прелезите на междугарие, изпита на прелезопазачите се провежда от комисия в състав: председател - участъков инспектор по ОТ и ГД и членове - механик ОТ, началник гара и дежурен прелезопазач.

(2) За работа с прелез на междугарие с ръчни бариери, без устройства на ОТ, изпита на прелезопазачите се провежда от комисия в състав: председател – началника на гарата и членове ръководител на жп участъка и дежурния прелезопазач на смяна.

Чл. 529. За провеждане на изпит на началник гара комисията се назначава от Генералния директор в която се включват представители на регионално поделение по сигнализация и телекомуникация и регионално поделение по движение, като представителя на поделение УДВК е председател.

Чл. 530. Когато работник не работи повече от 6 месеца с устройствата, той се подлага на проверочен изпит. На такъв изпит подлежат и работници, които правят грешни манипулации с устройствата за осигурителна техника, по предписание на началника на гарата или контролен орган.

Чл. 531. (1) Резултатът от всеки изпит се вписва в книгата за осигурителната техника, образец VII-51. Председателят на комисията връчва на успешно издържалите удостоверение. Тези удостоверения се завеждат на отчет от председателя на комисията.

(2) Работниците се допускат на работа с такъв тип устройство, за каквото са подготвени да работят практически и успешно са положили изпит.

Чл. 532. (1) Изпитът обхваща:

1. Коловозното развитие на гарите, наличните устройства за осигурителна техника, осигуряване на движението при приемане и изпращане на влаковете и извършване на маневра;

2. Разпоредбите на тези Правила и Правилата за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт на Генералния директор;

3. Работа с устройствата за осигурителна техника, които се намират в гарата (участъка), с които ще работи изпитваният.

(2) Влаковите диспечери полагат изпит за устройствата и системите за осигурителна техника в участъка, който ще ръководят.

(3) Завеждащ диспечерска смяна полага изпит върху устройствата и системите, с които са съоръжени гарите и междугарията в целия район.

(4) Изпита на влаковите диспечери и завеждащ диспечерската смяна се провежда от комисия в състав: председател - представител на поделение УДВК и членове - инспектор ОТ, инспектор СЕС и ръководител звено ОД.

(5) На успешно издържалите изпита длъжностни лица се издава удостоверение, в което се вписва в кой участък имат право да работят.

Чл. 533. Влаковите диспечери и завеждащ диспечерската смяна в звено ОД полагат практически изпит пред комисията по чл. 532, ал. 4 на тези правила и Правила за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт на Генералния директор.

Чл. 534. Непосредствения контрол върху действията на работниците, работещи с апаратите на осигурителна техника в гарата, се осъществява от началника на гарата, и гаровия диспечер.

Глава петдесет и шеста

ПРЕДАВАНЕ И ПРИЕМАНЕ НА АПАРАТИТЕ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА УСТРОЙСТВОТА НА ОСИГУРИТЕЛНАТА ТЕХНИКА ОТ И НА ДЪЛЖНОСТНИТЕ ЛИЦА, РАБОТЕЩИ С ТЯХ

Чл. 535. Длъжностното лице, което е на дежурство, носи отговорност за състоянието на апаратите и наличието на редовни пломби по тях.

Чл. 536. (1) Преди да приемат дежурството длъжностните лица лично проверяват състоянието на апаратите, наличността и редовността на пломбите съгласно приложения списък в книгите за състоянието на устройствата. След това се осведомяват от предаващия дежурството за състоянието на съоръженията и устройствата и за настъпилите временни изменения в тях, отразени в съответната книга, за което се подписват под бележката за изменението. При наличие на повреда приемащият се осведомява при какъв режим е разпоредено да се работи до извършване на поправката и уведомени ли са механикът, съответният дежурен диспечер и началникът на гарата.

(2) Приемане и предаване на апаратите не се извършва при констатирана нередност, неписана в съответната книга за състояние на устройствата до нейното вписване.

(3) Резултатът от проверката на апаратите се отразява в предавателните бележки вписани в съответните дневници образци ДП-2, П-76, като бележката се подписва от предаващия и от приемащия дежурството длъжностни лица.

(4) Приелият дежурството ръководител движение се осведомява от стрелочниците и прелезопазачите, с които ще работи, за състоянието на техните апарати, като в случай на нередност дава необходимите разпоредения.

Чл. 537. (1) Когато през време на дежурството се наложи работещият да бъде сменен дори за кратко време, предаването и приемането се извършва съгласно чл. 536.

(2) В случай че дежурно длъжностно лице внезапно заболее и не е в състояние да работи и предаде устройствата на осигурителната техника, предаването се извършва от началника на гарата или упълномощено от него правоспособно длъжностно лице.

Чл. 538. (1) Редът за приемане и предаване на дежурство в тягова подстанция, подрайон по контактната мрежа се определя с инструкция, одобрена от директор подделение Електроразпределение, при което:

1. Всеки дежурен при постъпване на работа е длъжен да приеме дежурството от предшестващия го дежурен, а при завършване на дежурството да предаде смяната на следващия го по график;

2. Предаващият дежурството е длъжен да запознае приемащия със състоянието и режима на работа на основните съоръжения и с всички изменения в схемата на захранване или управление;

3. Приемането и предаването на дежурството се оформя със съответното записване в експлоатационния или оперативен дневник, в който се подписват предалият и приелият дежурството.

(2) Дежурният изпълнява всички нареждания и указания на дежурния енергодиспечер, с изключение на тези, които явно застрашават безопасността на хората или изправността на съоръженията.

ПРЕХОДНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

§ 1. Тези правила се издават на основание чл. 7, ал. 1 от Наредба № 58 за правилата за техническа експлоатация, движение на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт.

§ 2. С тези правила се изменят и отменят Правилата от 28.04.2006 год. за въвеждане и премахване на намаления на скоростта на движение на влаковете по железопътната инфраструктура на Генералния директор.

§ 3. Указания по прилагане на правилата дава Генералния директор.

§ 4. „Опасната зона на перона“ е площта върху перона в чието пространство въздушната струя от преминаващите влакове създава опасни сили, които могат да окажат вредно влияние на намиращите се в тази площ лица /пътници и служители/.

§ 5. Всички устройства, които не отговарят на тези правила и действащите нормативни актове, се привеждат в съответствие с тях при извършваните преустройства, реконструкции и ремонти.

§ 6. Изискванията на чл. 154 се отнасят за пултове, които са ново монтирани. За съществуващите в момента пултове тези изисквания не се отнасят до обновяването или модернизацията им и последващо въвеждане в експлоатация.

§ 7. Правилата влизат в сила 24.02.2019 г.

**ПРАВИЛА ЗА ТЕХНИЧЕСКА ЕКСПЛОАТАЦИЯ
НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА
НА ДЪРЖАВНО ПРЕДПРИЯТИЕ
„НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА”**

С Ъ Д Ъ Р Ж А Н И Е

ЧАСТ ПЪРВА.....	2
ОСНОВНИ ТЕХНИЧЕСКИ И ЕКСПЛОАТАЦИОННИ ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА ДП НКЖИ	2
Глава първа.....	2
ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ.....	2
Глава втора.....	4
ГАБАРИТ, ПРЕВОЗ НА НЕОБИЧАЙНИ ТОВАРИ.....	4
Глава трета	6
ПРЕСИЧАНЕ И ПРЕМИНАВАНЕ ПРЕЗ ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ ЛИНИИ НА ДП НКЖИ ...	6
Глава четвърта	9
ОСНОВНИ ОБЕКТИ, СЪОРЪЖЕНИЯ И СИСТЕМИ	9
НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА ДП НКЖИ	9
ЧАСТ ВТОРА	11
ЖЕЛЕЗЕН ПЪТ, СТОПАНИСВАН ОТ ДП НКЖИ.....	11
Глава пета.....	11
ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ.....	11
Глава шеста	12
ДОЛНО СТРОЕНЕ	12
Глава седма.....	14
ГОРНО СТРОЕНЕ	14
ЧАСТ ТРЕТА	14
ОСИГУРИТЕЛНА ТЕХНИКА НА ДП НКЖИ	14
ДЯЛ ПЪРВИ.....	14
ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ.....	14
ДЯЛ ВТОРИ	15
ОСИГУРИТЕЛНА ТЕХНИКА В ЕКСПЛОАТАЦИОННИТЕ ПУНКТОВЕ	15
Глава осма	15
ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ.....	15
Глава девета	18
МАРШРУТНО-РЕЛЕЙНИ ЦЕНТРАЛИЗАЦИИ	18
Раздел I	18
Общи изисквания.....	18
Раздел II.....	23
Маневра в гари с маршрутно-релейна централизация	23
Раздел III	25
Движение на влак по неправилен път при маршрутно-релейна централизация без входен светофор	25
Раздел IV	25
Начин на действие при повреди на маршрутно-релейната централизация	25

Глава десета.....	27
РАБОТА С ПОКАНИТЕЛЕН СИГНАЛ	27
Глава единадесета	29
МАРШРУТНО-КОМПЮТЪРНА ЦЕНТРАЛИЗАЦИЯ С МАРШРУТИЗИРАНИ	
МАНЕВРИ	29
Глава дванадесета	29
ЕЛЕКТРОМЕХАНИЧЕСКА ЦЕНТРАЛИЗАЦИЯ.....	29
Раздел I	29
Видове електромеханически централизации и тяхното устройство.....	29
Раздел II.....	32
Работа с електромеханическа централизация с централен апарат.....	32
Раздел III	33
Електромеханическа централизация с разпоредителен апарат	33
Раздел IV	33
Работа с електромеханическа централизация с разпоредителен апарат	33
Раздел V	34
Приемане и изпращане на влак по неправилен път при електромеханическа централизация с централен апарат	34
Раздел VI	34
Приемане и изпращане на влак по неправилен път при електромеханическа централизация с разпоредителен апарат.....	34
Раздел VII.....	35
Работа с електромеханическа централизация с разпоредително-изпълнителен апарат	35
Раздел VIII	35
Маневра в гари с електромеханическа централизация	35
Раздел IX	36
Повреди при електромеханическата централизация	36
Глава тринадесета.....	37
РЕЛЕЙНА УРЕДБА ЗА КЛЮЧОВА ЗАВИСИМОСТ НА СТРЕЛКИТЕ С ВХОДНИТЕ И	
ИЗХОДНИТЕ СИГНАЛИ.....	37
Раздел I	37
Устройство на релейна уредба за ключова зависимост.....	37
Раздел II.....	39
Работа с релейна уредба за ключова зависимост на стрелките с входни и изходни светофори	39
Раздел III	39
Работа с релейна уредба за ключова зависимост при приемане и изпращане на влаковете по неправилен път.....	39
Раздел IV	40
Пултове за управление на светофори.....	40
Глава четиринадесета	41
ГЪРБИЧНИ АВТОМАТИЧНИ ЦЕНТРАЛИЗАЦИИ.....	41
Глава петнадесета	41
РАЗДЕЛНИ ПОСТОВЕ.....	41
ДЯЛ ТРЕТИ.....	42
ОСИГУРИТЕЛНА ТЕХНИКА В МЕЖДУГАРИЕТО	42
Глава шестнадесета	42
АВТОМАТИЧНА БЛОКИРОВКА	42
Раздел I	42
Общи положения	42
Раздел II.....	43
Автоматична блокировка с проходни сигнали	43

Раздел III	45
Автоматична блокировка без проходни сигнали с броячи на оси	45
Глава седемнадесета	47
ПОЛУАВТОМАТИЧНА БЛОКИРОВКА	47
Глава осемнадесета	52
ДИРЕКТНА ОБВРЪЗКА МЕЖДУ ОСИГУРИТЕЛНА ТЕХНИКА НА ДВЕ ГАРИ	52
ДЯЛ ЧЕТВЪРТИ	52
ТЕХНИЧЕСКИ СРЕДСТВА ЗА ОСИГУРЯВАНЕ БЕЗОПАСНО ДВИЖЕНИЕ НА	
ВЛАКОВЕТЕ И МАНЕВРЕНАТА РАБОТА В ОБОСОБЕНИ УЧАСТЪЦИ	
(ДИСПЕЧЕРСКИ ЦЕНТРАЛИЗАЦИИ)	52
Глава деветнадесета.....	52
МИНИМАЛНИ ФУНКЦИОНАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ НА ДИСПЕЧЕРСКИТЕ	
ЦЕНТРАЛИЗАЦИИ	52
ДЯЛ ПЕТИ	53
АВТОМАТИЧНИ ПРЕЛЕЗНИ УСТРОЙСТВА	53
Глава двадесет и първа	53
ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ	53
Глава двадесет и втора.....	57
ПРЕЛЕЗНИ УСТРОЙСТВА В РАЙОН НА ГАРА	57
ДЯЛ ШЕСТИ	59
АВТОМАТИЧНА ЛОКОМОТИВНА СИГНАЛИЗАЦИЯ	59
ДЯЛ СЕДМИ	60
ОСИГУРИТЕЛНА ТЕХНИКА НА СТРЕЛКИ В МЕЖДУГАРИЕ	60
Глава двадесет и трета	60
ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ	60
Глава двадесет и четвърта	61
СТРЕЛКИ НА МЕЖДУГАРИЕ В УЧАСТЪК С АВТОМАТИЧНА БЛОКИРОВКА С	
ПРОХОДНИ СВЕТОФОРИ	61
Глава двадесет и пета	61
СТРЕЛКИ НА МЕЖДУГАРИЕ В УЧАСТЪК С АВТОМАТИЧНА БЛОКИРОВКА БЕЗ	
ПРОХОДНИ СВЕТОФОРИ, С БРОЯЧИ НА ОСИ	61
Глава двадесет и шеста	61
СТРЕЛКИ НА МЕЖДУГАРИЕ В УЧАСТЪК С ПОЛУАВТОМАТИЧНА БЛОКИРОВКА	
С	61
Глава двадесет и седма.....	62
СТРЕЛКИ НА МЕЖДУГАРИЕ В УЧАСТЪК, НЕСЪОРЪЖЕН С БЛОКИРОВКА	62
ДЯЛ ОСМИ	62
ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИ В ДП НКЖИ	62
Глава двадесет и осма.....	62
СЪОРЪЖЕНИЯ И УСТРОЙСТВА ЗА ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИ И ПРОВОДНИ ЛИНИИ	
С	62
Глава двадесет и девета	63
ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ	63
Глава тридесета	64
ВЛАКОВИ ДИСПЕЧЕРСКИ РАДИОВРЪЗКИ И GSM-R	64
Глава тридесет и първа.....	67
ГАРОВИ МАНЕВРЕНИ РАДИОВРЪЗКИ	67
Глава тридесет и втора	68
ВИСОКОГОВОРЯЩА ГАРОВА МАНЕВРЕНА ВРЪЗКА	68
Глава тридесет и трета.....	68
ИНФОРМАЦИОННА УРЕДБА ЗА ПЪТНИЦИТЕ	68
ЧАСТ ЧЕТВЪРТА	68
СИСТЕМИ ЗА ЕЛЕКТРОСНАБДЯВАНЕ НА ДП НКЖИ	68
ДЯЛ ПЪРВИ	68

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ.....	68
ДЯЛ ВТОРИ	70
СИСТЕМА ЗА ТЯГОВО ЕЛЕКТРОСНАБДЯВАНЕ	70
Глава тридесет и четвърта	70
ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ.....	70
Глава тридесет и пета.....	70
ТЯГОВИ ПОДСТАНЦИИ.....	70
Глава тридесет и шеста.....	71
СЕКЦИОННИ ПОСТОВЕ.....	71
Глава тридесет и седма.....	71
ОПЕРАТИВНО ОБСЛУЖВАНЕ НА ЕЛЕКТРИЧЕСКИ УРЕДБИ (ТЯГОВИ ПОДСТАНЦИИ).....	71
Глава тридесет и осма	72
ПУНКТОВЕ ЗА ПОДДЪРЖАНЕ И РЕМОТ НА КОНТАКТНАТА МРЕЖА– ПОДРАЙОН ЕЛЕКТРОРАЗПРЕДЕЛЕНИЕ.....	72
Глава тридесет и девета	73
РАБОТА НА СИСТЕМА ЗА ТЕЛЕМЕХАНИЗАЦИЯ НА ЕНЕРГОСЪОРЪЖЕНИЯТА В ЕЛЕКТРИФИЦИРАНИТЕ ЖЕЛЕЗОПЪТНИ УЧАСТЪЦИ (SCADA)	73
Раздел I	73
Общи положения	73
Раздел II.....	73
Режими за управление на обектите за управление.....	73
ДЯЛ ТРЕТИ.....	75
СИСТЕМА ЗА НЕТЯГОВО ЕЛЕКТРОЗАХРАНВАНЕ	75
ЧАСТ ПЕТА	75
ВКЛЮЧВАНЕ КЪМ ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ ЛИНИИ НА ДП НКЖИ. ДОПЪЛНИТЕЛНИ СЪОРЪЖЕНИЯ И УСТРОЙСТВА ЗА ОСИГУРЯВАНЕ БЕЗОПАСНОСТТА НА ПРЕВОЗИТЕ.....	75
ЧАСТ ШЕСТА	77
ОСИГУРЯВАНЕ НА ЕКСПЛОАТАЦИЯТА НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ПРЕДОСТАВЕНА НА ДП НКЖИ	77
ДЯЛ ПЪРВИ.....	77
ТЕХНИЧЕСКИ ПАРАМЕТРИ И НОРМАТИВИ ЗА ЕКСПЛОАТАЦИЯТА НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ПРЕДОСТАВЕНА НА ДП НКЖИ	77
ДЯЛ ВТОРИ	79
АВАРИЙНО СПИРАНЕ НА ПОДВИЖЕН ЖЕЛЕЗОПЪТЕН СЪСТАВ И ПРЕУСТАНОВЯВАНЕ НА ДВИЖЕНИЕТО. ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ НА ДВИЖЕНИЕТО	79
ДЯЛ ТРЕТИ.....	80
ВЪВЕЖДАНЕ И ПРЕМАХВАНЕ НА НАМАЛЕНИЯ НА СКОРОСТТА НА ДВИЖЕНИЕ НА ВЛАКОВЕТЕ ПО ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА ДП НКЖИ.....	80
Глава четиридесет.....	80
ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ.....	80
Глава четиридесет и първа	82
ВИДОВЕ НАМАЛЕНИЯ НА СКОРОСТТА И СРОКОВЕ ЗА ДЕЙСТВИЕТО ИМ.....	82
Глава четиридесет и втора	86
РЕД ЗА ВЪВЕЖДАНЕ И ПРЕМАХВАНЕ НА ВРЕМЕННИТЕ НАМАЛЕНИЯ НА СКОРОСТТА И ДЛЪЖНОСТНИ ЛИЦА, КОИТО ИМАТ ПРАВА ЗА ТОВА.....	86
Глава четиридесет и трета.....	92

ПРОЦЕДУРИ И КОНТРОЛ ПО ИЗПЪЛНЕНИЕ НА МЕРКИТЕ И СРОКОВЕТЕ ЗА ПРЕМАХВАНЕТО НАМАЛЕНИЯТА НА СКОРОСТИТЕ ПО ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА	92
Глава четиридесет и четвърта.....	93
СИСТЕМА ЗА ДОКУМЕНТИРАНЕ, СЛЕДЕНЕ И КОНТРОЛ ПО ВЪВЕЖДАНЕТО, СЪСТОЯНИЕТО И ПРЕМАХВАНЕТО НА НАМАЛЕНИЯ НА СКОРОСТТА.....	93
ЧАСТ СЕДМА.....	94
ПРАВИЛА ПРИ ИЗВЪРШВАНЕ НА ДЕЙНОСТИТЕ ПО РЕМОТ И ПОДДЪРЖАНЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА В ЗОНИТЕ НА ОТЧУЖДЕНИЕ И ОГРАНИЧИТЕЛНАТА СТРОИТЕЛНА ЛИНИЯ НА ДП НКЖИ	94
ЧАСТ ОСМА	100
ПРИЕМАНЕ НА НОВИ СТРОЕЖИ И РЕМОТИ, ИЗВЪРШВАНИ ПО ОБЕКТИТЕ, СЪОРЪЖЕНИЯТА И УСТРОЙСТВОТА НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА ДП НКЖИ. РАЗРЕШЕНИЯ И ВЪВЕЖДАНЕ В ЕКСПЛОАТАЦИЯ.....	100
ЧАСТ ДЕВЕТА	104
ПРЕГЛЕДИ, ПРОВЕРКИ, НАБЛЮДЕНИЕ И НАДЗОР НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА ДП НКЖИ. РЕД ЗА ИЗВЪРШВАНЕ И ДОКУМЕНТИРАНЕ НА ТЕЗИ ДЕЙНОСТИ.	104
ДЯЛ ПЪРВИ.....	104
ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ.....	104
ДЯЛ ВТОРИ	105
ПРЕГЛЕДИ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА.....	105
Глава четиридесет и пета	105
ПЕРИОДИЧНОСТ НА ПРЕГЛЕДИТЕ	105
Глава четиридесет и шеста.....	106
СЪСТАВ НА КОМИСИИТЕ ПО ПРЕГЛЕДИТЕ.....	106
Глава четиридесет и седма	108
ДОКУМЕНТИРАНЕ НА РЕЗУЛТАТИТЕ ОТ ПРЕГЛЕДИТЕ.....	108
ДЯЛ ТРЕТИ.....	108
ПРОВЕРКИ, НАБЛЮДЕНИЕ И НАДЗОР НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ И СЪОРЪЖЕНИЯТА НА ДП НКЖИ.....	108
Общи положения	108
Глава четиридесет и осма	109
ОРГАНИЗАЦИЯ НА ДЕЙНОСТИТЕ ПО ТЕКУЩОТО ПОДДЪРЖАНЕ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ	109
Раздел I	109
Общи положения	109
Раздел II.....	110
Система за контрол на състоянието на железния път и съоръженията.....	110
Глава четиридесет и девета.....	113
ОРГАНИЗАЦИЯ НА ДЕЙНОСТИТЕ ПО ПОДДЪРЖАНЕ НА ОБЕКТИТЕ, СЪОРЪЖЕНИЯТА И УСТРОЙСТВОТА НА ОСИГУРИТЕЛНАТА ТЕХНИКА, ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИТЕ И СИСТЕМИТЕ ЗА ЕНЕРГОСНАБДЯВАНЕ И ЕЛЕКТРОРАЗПРЕДЕЛЕНИЕ	113
Глава петдесета.....	120
КНИГИ ЗА СЪСТОЯНИЕТО НА СЪОРЪЖЕНИЯТА И УСТРОЙСТВОТА	120
Раздел I	120
Общи разпоредби към книги за състоянието на съоръженията и устройствата	120

Раздел II.....	121
Книга за осигурителната техника.....	121
Раздел III.....	122
Книга за телекомуникациите.....	122
Раздел IV.....	122
Книга за състоянието на радиовръзките.....	122
Раздел V.....	122
Книга за състоянието на съоръженията на електроснабдяването.....	122
Раздел VI.....	123
Книга за повреди в релсовите токови вериги, броячи на оси и автоматизирани стрелки.....	123
Раздел VII.....	124
Книга за превключване на разединителите по контактната мрежа.....	124
Глава петдесет и първа.....	124
РЕД И НАЧИН ЗА КЪСАНЕ И ПОСТАВЯНЕ НА ПЛОМБИ.....	124
ЧАСТ ДЕСЕТА.....	128
ЗАДЪЛЖЕНИЯ И ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ДЛЪЖНОСТНИТЕ ЛИЦА ПРИ ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ДЕЙНОСТИТЕ СВЪРЗАНИ С ТЕХНИЧЕСКАТА ЕКСПЛОАТАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА ДП НКЖИ.....	128
Глава петдесет и втора.....	128
ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ.....	128
Глава петдесет и трета.....	129
ЗАДЪЛЖЕНИЯ НА ДЛЪЖНОСТНИТЕ ЛИЦА ПРИ ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ДЕЙНОСТИТЕ СВЪРЗАНИ С ТЕХНИЧЕСКАТА ЕКСПЛОАТАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА ДП НКЖИ.....	129
Раздел I.....	129
Задължения на завеждащия диспечерската смяна (старши диспечер).....	129
Раздел II.....	130
Задължения на старши енергодиспечера.....	130
Раздел III.....	130
Задължения на специалист Регионално звено „Координация, контрол и информация” (РЗ ККИ) към Поделение Железен път и съоръжения.....	130
Раздел IV.....	131
Задължения на дежурния енергодиспечер.....	131
Раздел V.....	132
Задължения на диспечера към регионално Поделение „Сигнализация и телекомуникации“.....	132
Раздел VI.....	133
Задължения на влаковия диспечер.....	133
Раздел VII.....	134
Задължения на началника на гара.....	134
Раздел VIII.....	135
Задължения на дежурния ръководител движение.....	135
Раздел IX.....	137
Задължения на стрелочника.....	137
Раздел X.....	138
Задължения на маневрената бригада.....	138
Раздел XI.....	139
Задължения на превозната бригада.....	139
Раздел XII.....	139
Задължения на машиниста.....	139

Раздел XIII	141
Задължения на ръководителя на железопътен участък, техник транспортно строителство, ръководител мобилна група по поддържане на железния път	141
Раздел XIV	142
Задължения на ръководителя на участък по осигурителна техника	142
Раздел XV	143
Задължения на ръководителя на участък по телекомуникациите	143
Раздел XVI	144
Задължения на ръководителя на участък по радиовръзки	144
Раздел XVII.....	145
Задължения на ръководителя на участък по електроснабдяване.....	145
Раздел XVIII	146
Задължения на механика по електроснабдяване.....	146
Раздел XIX	147
Задължения на електромонтьора по електроснабдяване.....	147
Раздел XX.....	148
Задължения на механика по телекомуникациите	148
Раздел XXI	149
Задължения на механика по радиовръзки	149
Раздел XXII.....	149
Задължения на електромонтьора по телекомуникациите	149
Раздел XXIII	150
Задължения на механика по осигурителна техника	150
Раздел XXIV.....	152
Задължения на началника на подрайон/енергоразпределителен.....	152
Раздел XXV	153
Задължения на механика по контактна мрежа	153
Раздел XXVI.....	154
Задължения на електромонтьора по контактна мрежа.....	154
Глава петдесет и пета	154
ПОДГОТОВКА НА ДЪЛЖНОСТНИТЕ ЛИЦА РАБОТЕЩИ С УСТРОЙСТВОТА И СИСТЕМИТЕ НА ОСИГУРИТЕЛНАТА ТЕХНИКА И РАЗЕДИНИТЕЛИТЕ ПО КОНТАКТНАТА МРЕЖА	154
Глава петдесет и шеста	156
ПРЕДАВАНЕ И ПРИЕМАНЕ НА АПАРАТИТЕ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА УСТРОЙСТВОТА НА ОСИГУРИТЕЛНАТА ТЕХНИКА ОТ И НА ДЪЛЖНОСТНИТЕ ЛИЦА, РАБОТЕЩИ С ТЯХ	156
ПРЕХОДНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ	158