

## Изследване на нормативната уредба регулираща ползването на железопътните прелези в България

Вълко Станев

**Abstract:** *The legal framework should set the basic safety and bandwidth of level crossings. It depends largely on the life and health of users and service various types of equipment crossing. Installation of information, warning and mandatory signs, signals and facilities must ensure the security of transit, both road and rail vehicles. Sanctioning of offenders must provide appropriate preventive control principle Rule of law.*

**Key words:** *law, regulation, instruction, railways, level crossings, signalling, safety, security;*

Законодателната уредба на железопътните прелези трябва да регламентира основно безопасността и пропускателната им способност. От нея до голяма степен зависи живота и здравето на ползващите и обслужващите различните видове съоръжения на прелезите. Монтирането на информационни, предупредителни и задължителни знаци, както сигнали и съоръжения трябва да гарантират сигурността на преминаване, както на пътните, така и на железопътните превозни средства. Санкционирането на нарушителите трябва да осигурява необходимия превантивен контрол принципа Rule of law.

### ВЪВЕДЕНИЕ

Във върховния закон на Република България Конституцията [1], е предвидена възможност за държавен монопол върху железопътния транспорт в чл. 18 /4/ „Със закон може да се установи държавен монопол върху железопътния транспорт...”. Девет години по късно е обнародван в ДВ бр. 97 / 2000г. Закон за железопътния транспорт /ЗЖТ/ [2]. Този закон установява държавен монопол чл. 3 /1/ „Обектите на железопътната инфраструктура и земята върху, която са изградени или която е предназначена за изграждането им, са публична държавна собственост ...”. Чл. 30 от ЗЖТ постановява, че „Проектирането и строителството на жп прелези се извършва при условия и по ред определени в наредба на министъра на регионалното развитие и благоустройство и министъра на транспорта и съобщенията”. В ДВ бр. 18 / 2004г. е обнародвана Наредба № 55 [3] в чл. 83 се предписва пресичанията на път с железопътна линия да бъде на две нива /подлези и надлези/ и само по изключение на едно ниво.



Снимка №1 Изграждане на надлез [4]



Снимка №2 Изграждане на подлез [4]

В глава 27 от чл. 186 до чл. 224 са регламентирани техническите изисквания към проектите за прелези.

**ИЗЛОЖЕНИЕ**

В ДВ бр. 20 / 1999г. е обнародван Закон за движение по пътищата /ЗДП/ [5] от чл. 51 до чл. 54 са регламентирани задълженията на участниците в движението при приближаване и преминаване през прелез. Скоростта за движение на водача при приближаване към прелез и задължителното спиране пред прелез без бариери чл. 51. Забраните за преминаване през прелез чл. 52. Бдителността на водача при преминаване през прелез чл. 53. Действия на водача при принудително спиране на прелез чл. 54. В правилника за прилагане на Закона за движение по пътищата [6] от чл. 106 до чл. 115 е прецизирано преминаването през прелези. Задължителността на указанията на прелезопазача към преминаващите през прелеза чл. 107. Забраните за преминаване през прелез чл. 114. Регулирането на преминаването на пътни превозни средства през прелез от железопътен служител. При неспазването на тези разпоредби се налага наказание по чл. 179 т.5 от ЗДП глоба от 50 до 150 лв.

Железопътните прелези от страна на пътя се сигнализират с предупредителни пътни знаци от група „А“ чл. 42 от ЗДП



A32 „Железопътен прелез с бариери”



A33 „Железопътен прелез без бариери”



A34.1 „Железопътен прелез с един коловоз”



A34.2 „Железопътен прелез с два и повече коловоза”



A35.1 „Бализ”



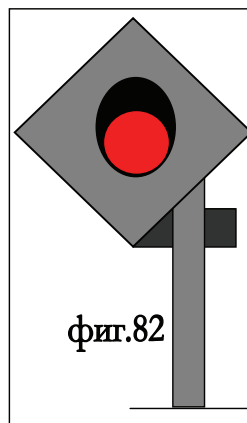
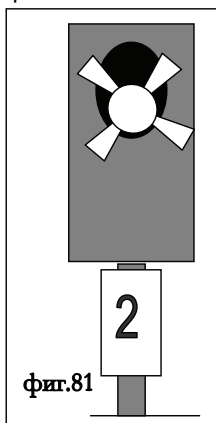
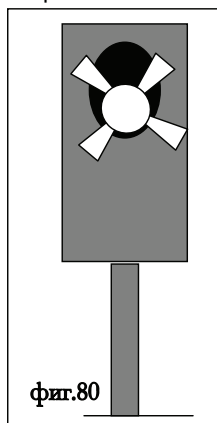
A35.2 „Бализ”



A35.3 „Бализ”

[4]

С Наредба № 58 [7] от ДВ бр. 73 / 2006г. е регламентирано сигнализирането на прелезите от страна на железния път в зависимост от железопътните блокировки те се сигнализируют с предпрелезни светофори чл. 355 поставят се на пред сигнално спиращо разстояние и прелезни светофори чл. 356 поставят се най-малко на 50m от прелеза в участъци с проходни светофори и съоръжени с автоблокировка. Тези сигнали са предназначени предимно за ръководителите по движението, локомотивните машинисти и прелезопазачите. При неработещ предпрелезен светофор машиниста е длъжен да подаде няколко пъти сигнала „Внимание“ /едно продължително изсвирване с локомотивната свирка/, както и да намали скоростта до 15 km/h с готовност за спиране на прелеза. Прелезния светофор когато не свети няма сигнално значение, при светеща червена светлина означава „Спри“ забранено е преминаването на светофора.



Прелезни и предпрелезни светофори [7]

Административните наказания са определени в ЗЖТ от чл. 121 до чл. 132. Виновно дерайлиране на жп возило на прелез чл. 121 т.4 глоба от 250 до 1000 лева. Не изпълнени служебни задължения за охрана на прелез чл. 126 т.20 глоба от 200 до 400 лева. Не осигурено оборудване и обзавеждане на прелезопазачница чл. 127 т. 9 и не уведомяване за възникнала повреда на прелез глоба чл.127 т.10 глоба от 50 до 200 лева. Препречване на движението, блокиране или увреждане на елементи от железопътната инфраструктура чл. 129 /1/ глоба от 25 000 до 50 000 лева и заплащане стойността на увреденото имущество.



Снимка № 3 [8]



Снимка № 4 [8]

Специалната Наредба № 4 [9] регламентираща максимално железопътните прелези е публикувана в ДВ бр. 32 / 1997г. Тя се състои от 11 глави, 105 члена, 4 параграфа и 7 приложения. В глава първа „Общи положения“ от чл. 1 до чл. 8 се урежда устройството, сигнализирането, поддържането, охраната, откриването и закриването на прелези. Какво е прелез чл. 1. Изготвянето на технически паспорт чл. 7, отговорност и риск на преминаващите през прелеза чл. 8. Глава втора „Категоризация на прелезите“ от чл. 9 до чл. 20. В нея се дават определения в зависимост от числените параметри, коя категория е прелеза и съответното му съоръжаване с технически средства, необходимия обзор и ежегодното прекатегоризиране на прелезите. Глава трета „Устройство на прелезите“ от чл. 21 до чл. 36. Широчината на пътното платно при пресичане на прелезите чл. 22. Ъгъла на пресичане на прелезите чл. 23. Поставянето на бариерните греди чл. 25. Глава четвърта „Сигнализиране на прелезите“ от чл. 37 до чл. 44. Поставянето на пътните знаци чл. 38, Сигнализирането на прелезите от страна на железния път чл. 43. Глава пета „Откриване и закриване на прелези“ от чл. 45 до чл. 51. Създаване на комисия по прелезите чл. 45 и чл. 46. Забрани за откриването на нови прелези чл. 48. Глава шеста със седем раздела „Технически средства за съоръжаването на прелезите“ от чл. 52 до чл. 70. В зависимост от категорията и местоположението на прелеза те се съоръжават с ръчни, автоматични или електрически бариери. Глава седма „Поддържане на прелезите“ от чл. 71 до чл. 73. Глава осем „Оборудване и обзавеждане на прелезопазачниците“ от чл. 74 до чл. 75 или какво трябва да има в една прелезопазачница и кой отговаря за това. Глава девет „Задължения на прелезопазача“ от чл. 76 до чл. 89 в тях са посочени действията на прелезопазача при различни ситуации и различни технически устройства. Глава десет „Изисквания към прелезопазачите“ чл. 90 в него е оказано кой лица могат да бъдат прелезопазачи. Глава единадесета „Задължения на други служебни лица“ от чл. 91 до чл. 105 тя указва лица които не са прелезопазачи, какви задължения имат спрямо поверените им прелези. Част „Допълнителни разпоредби“ от 1 до 4 параграф. Параграфи 1 и 2 дават указания за опасната зона на прелеза и формулата по която се изчислява необходимия обзор. Параграфи 3 и 4 „Преходни и заключителни разпоредби“. Приложение № 1 е техническият паспорт на прелеза. Приложения № 2, 3 и 4 са таблици за необходимия обзор, съоръжаването на прелезите с технически средства и показатели за категоризация на прелез. Приложения № 5, 6, 7 и 8 са схеми на пешеходни и пътни прелези. Наредба № 4 е остаряла /от 1997г./ и не отговаря на изискванията на по новите ЗДП /1999г./ и на ЗЖТ /2000г./ Част от ведомствата, като железопътни управления и ДЖИ не съществуват, а жп линиите не са собственост на БДЖ, техническите показатели на прелезите и оборудването на прелезопазачниците не отговарят на днешните изисквания за сигурност и безопасност. Част от съоръжения като видео наблюдение не са регламентирани.

## ДОПЪЛНИТЕЛНИ НОРМАТИВИ

Всеки прелез има инструкция за обслужване тя се създава от Директор „ССТ“ и съответния началник гара, проверява се от участъковите инспектори, съгласува се с Директор на съответното УДВГД и главен инспектор РИПБ и се одобрява от Генералния директор на НК „Железопътна инфраструктура“. В инструкцията са указани местонахождението на прелеза, неговата съоръженост, видимост, сигнализиране, начин на работа при нормални условия и при повреда, указания давани на таблата при ръководител движение, управление и действие на бариерните механизми и/или АПУ, предаване и приемане на прелеза от прелезопазач и месечните прегледи на съоръженията на прелеза. В дължостната характеристика на прелезопазача са дадени последните разпореджения за задълженията на прелезопазача при обслужване на поверения му прелез.

## ЕВРОПЕЙСКО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО

В официалния вестник на ЕС BGL 313/68 от 27 ноември 2009г. [10] е публикувана Директива 2009/149/ЕО за общите показатели за транспортна безопасност. В директивата се отделя престижно място на произшествията на железопътни прелези включително произшествията с пешеходци. Определени са критериите за активно и пасивно обезопасени прелези и тяхната класификация. Показателите за „Тежко произшествие“, „Значителни щети“, „Значително нарушение на трафика“ и произшествие на железопътен прелез. Показатели за икономическото въздействие на произшествията. Цена за предотвратяване на една жертва, преки и косвени икономически разходи. Използването на видео наблюдение със системата „Red rail“.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

803 са действащите прелези в България всеки от тях е със своите характерни индивидуални особености и се намира на територията на съответната община. Комисията по прелезите се състои от представители на съответната община, РПУ, местни железопътни секции и пътно управление, членовете и са добре запознати с проблемите на прелезите в своята община. Необходимо е прекратяването на действието на Наредба № 4 и създаването на нови общински наредби, регламентиращи видео наблюдението и поставянето на съвременни обезопасителни средства /радарни скенери и пилوماتи/ или създаването на напълно нова наредба, съгласно съвременните правни и технически изисквания на ЖТ, ЗДП и Европейските директиви.

## ЛИТЕРАТУРА

- [1] Конституция на Република България, ДВ бр. 56 / 1991г.
- [2] Закон за железопътния транспорт ДВ бр. 97 / 2000г.
- [3] Наредба № 55 ДВ бр. 18 / 2004г.
- [4] Снимки 1 и 2 Станев В.
- [5] Закон за движение по пътищата ДВ бр. 20 / 1999г.
- [6] Правилник за прилагане на Закона за движение по пътищата ДВ бр. 25/1996г.
- [7] Наредба № 58 ДВ бр. 73 / 2006г.
- [8] Снимки 3 и 4 БТВ
- [9] Наредба № 4 ДВ бр. 32 / 1997г.
- [10] Европейски вестник ЕС BGL 313/68 от 27 ноември 2009г.

## За контакти:

Докторант инж. маг. Вълко Тодоров Станев, Катедра “Транспорт”, Русенски университет “Ангел Кънчев”, тел. 0887 818024, e-mail: vstanevbg@abv.bg

**Докладът е рецензиран.**