



ЗАПОВЕД

№ 562/30.03.2020 г.

На основание чл. 20, ал. 1, т. 1, т.5 и т.7 от Закон за железопътния транспорт, чл.7 ал.1 и ал. 2 от Наредба № 58 за Правилата за техническа експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт,

НАРЕЖДАМ:

I. Във връзка с необходимостта от определяне на коефициенти и стойности на параметрите в изчисленията по ТСОС, относно строителен габарит (т. 4.2.3.1.) и разстояния между осите на коловозите (т. 4.2.3.2.) в съответствие с изискванията на РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 1299/2014 НА КОМИСИЯТА от 18 ноември 2014 година относно техническите спецификации за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Инфраструктура“ на железопътната система в Европейския съюз,

с оглед постигане на оперативна съвместимост

ОПРЕДЕЛЯМ

Документ „Таблица с параметри, участващи в изчисленията за строителен габарит, междуколовозни разстояния и отстояния до пероните, за баластов железен път, във връзка с изискванията за оперативна съвместимост, определени от Управителя на инфраструктурата (УИ)“:

Означение на параметър	Стойност на параметъра, определена от УИ	Гранични стойности, определени в нормативен документ	Пояснение на английски	Пояснение на български
$R_{v \min}$	2 000 m	15 000 m (съгласно 4* при $V=160$ km/h) 10 000 m (съгласно 4* при $V=130$ km/h) 2 000 m (съгласно 4* при $V \leq 65$ km/h) 500 m (съгласно 3* при преходни криви за габарити G1 и GC)	Standard minimum vertical curve radius of longitudinal profile	Стандартен минимален радиус на вертикална крива от надлъжния профил (в голяма степен влияе на габарита във вертикалната равнина)
D	0 mm – за права до 160 mm – за крива	150 mm (съгласно 1*) 160 mm (съгласно 4* за жп магистрали) 150 mm (съгласно 4* за жп линии категории I и II)	Cant	Надвишение
D_{\max}	160 mm	150 mm (съгласно 1*) 154 mm (съгласно 2* при $V > 100$ km/h) 156 mm (съгласно 2* при $80 < V \leq 100$ km/h) 160 mm (съгласно 2* при $40 < V \leq 80$ km/h) 165 mm (съгласно 2* при $40 \geq V$ km/h)	Standard maximum cant to allow for enlargement of the kinematic gauge	Стандартно максимално надвишение, което позволява увеличаване на кинематичния габарит
D_0	0,05 m	0,05 m (съгласно 3* за габарити G1 и GC)	Fixed cant value taken into account by agreement between the rolling stock and the infrastructure with regard to the kinematic gauge	Фиксирана стойност на надвишението, взета предвид в споразумение между превозвача и инфраструктурата по отношение на кинематичния габарит
I_0	0,05 m	0,05 m (съгласно 3* за габарити G1 и GC)	Fixed cant deficiency value taken into account by agreement between the rolling stock and the infrastructure with regard to the kinematic gauge	Фиксирана стойност на недостиг на надвишение, взета предвид в споразумение между превозвача и инфраструктурата по отношение на кинематичния габарит
S_0	0,4	0,4 (съгласно 3* за габарити G1 и GC)	Flexibility coefficient value taken into account in the agreement between the rolling stock and the infrastructure	Стойност на коефициента на гъвкавост, взета предвид в споразумение между превозвача и инфраструктурата
h_{c0}	0,5 m	0,5 m (съгласно 3* за габарити G1 и GC)	Value of h_c used for the agreement between the rolling stock and the infrastructure	Височина на центъра на въртене, използвана при споразумението между превозвача и инфраструктурата
L	1,5 m	1,5 m (съгласно 3* за габарити G1 и GC)	Standard distance between the	Стандартно разстояние между

Означение на параметър	Стойност на параметъра, определена от УИ	Гранични стойности, определени в нормативен документ	Пояснение на английски	Пояснение на български
			centerlines of the rails of the same track	осите на релсите от един коловоз
l_{nom}	1,435 m	1,435 m (съгласно 3* за габарити G1 и GC)	Nominal track gauge	Номинално междурелсие
k	1,2	1,2 (съгласно 3*)	Structure gauge security coefficient	Коефициент на сигурност за строителен габарит
	1,5 * * взема се предвид когато се правят изчисления за перони в отсечки, през които ще се пропускат вагони с габарит 1-Т.			
k'	1	1 (съгласно 3*)	Pantograph gauge security coefficient	Коефициент на сигурност за габарит на пантографа
S_{upl}	0 m	0 (съгласно 4* мин. междукол. разстояние: 4,40 m за жп магистрали със $V > 160$ km/h 4,10 m за жп магистрали със $V \leq 160$ km/h и за жп линии категории I и II)	The term is to be determined on the basis of the value that the infrastructure manager wishes to take into account	Терминът се определя от управителя на инфраструктурата (влияе само на номиналния габарит) (приема се такава стойност, за да се спази регламентираното междуколовозно разстояние от 3,80 m)
T_{charge}	0,77°	0,77° (съгласно 3*)	Angle of dissymmetry considered for poor load distribution Loading dissymmetry	Ъгъл на несиметричност на возилото при лошо разпределение на товари
T_{susp}	0,23°	0,23° (съгласно 3*)	Angle of dissymmetry considered for poor suspension adjustment Suspension adjustment dissymmetry	Ъгъл на несиметричност на возилото при лошо регулиране на окачването
T_D	0,020 m (съгласно 3* при $V \leq 80$ km/h за баластов път)	0,015 m (съгласно 3* при $V > 80$ km/h за баластов път) 0,020 m (съгласно 3* при $V \leq 80$ km/h за баластов път) 0,004 m (съгласно 1* при $V > 130$ km/h) 0,006 m (съгласно 1* при $100 < V \leq 130$ km/h) 0,010 m (съгласно 1* при $60 < V \leq 100$ km/h) 0,015 m (съгласно 1* при $60 \geq V$ km/h)	Track crosslevel difference between two periods of maintenance Crosslevel error	Отклонение в надвишението между два периода на поддържане

Означение на параметър	Стойност на параметъра, определена от УИ	Гранични стойности, определени в нормативен документ	Пояснение на английски	Пояснение на български
		0,010 m (съгласно 2* при $V > 100$ km/h) 0,012 m (съгласно 2* при $80 < V \leq 100$ km/h) 0,014 m (съгласно 2* при $40 < V \leq 80$ km/h) 0,017 m (съгласно 2* при $40 \geq V$ km/h)		
T_N	0,021 m	0,004 m (съгласно 1* при $V > 130$ km/h) 0,006 m (съгласно 1* при $100 < V \leq 130$ km/h) 0,010 m (съгласно 1* при $60 < V \leq 100$ km/h) 0,015 m (съгласно 1* при $60 \geq V$ km/h) 0,010 m (съгласно 2* при $V > 100$ km/h) 0,012 m (съгласно 2* при $80 < V \leq 100$ km/h) 0,014 m (съгласно 2* при $40 < V \leq 80$ km/h) 0,017 m (съгласно 2* при $40 \geq V$ km/h)	Vertical displacement of the track between two periods of maintenance	Вертикално изместване на пътя между два периода на поддържане (влияе на габарита само във вертикалната равнина)
T_{voie}	0,025 m 0,05 m * * взема се предвид когато се правят изчисления за перони в отсечки, през които ще се пропускат вагони с габарит 1-Т.	0,025 m (съгласно 3* препоръчителна стойност за баластов път) 0,016 m (съгласно 2* при $V > 100$ km/h) 0,020 m (съгласно 2* при $60 < V \leq 100$ km/h) 0,030 m (съгласно 2* при $60 \geq V$ km/h) 0,030 m (съгласно 1* независимо от V km/h) 0,002 m (съгласно 1* при $V > 160$ km/h) 0,004 m (съгласно 1* при $140 < V \leq 160$ km/h) 0,005 m (съгласно 1* при $120 < V \leq 140$ km/h) 0,008 m (съгласно 1* при $100 < V \leq 120$ km/h) 0,013 m (съгласно 1* при $100 \geq V$ km/h)	Transverse displacement of the track between two periods of maintenance	Напречно изместване на пътя между два периода на поддържане
$T_{osc\ i/a}$	0,013 m/ 0,065 m	0,007 m/ 0,039 m (съгласно 3* препоръчителна стойност за баластов път в много добро състояние – за вътрешна/ външна крива) 0,013 m/ 0,065 m (съгласно 3* препоръчителна)	Cross level difference selected for calculation of oscillations caused by track irregularities	Надвишение за изчисление на колебанията, причинени от нередности по пътя

Означение на параметър	Стойност на параметъра, определена от УИ	Гранични стойности, определени в нормативен документ	Пояснение на английски	Пояснение на български
		стойност за баластов път в не много добро състояние – за вътрешна/ външна крива)		
a	Възприето е, като най-неблагоприятно, изчисленията да се извършват на база параметрите на товарен вагон тип Sggns(s), 4-axle container wagon 80'	Товарен вагон тип Sggns(s), 4-axle container wagon 80'	Distance between end wheelsets of vehicles not fitted with bogies or between bogie centers	Разстояние между крайните колооси на возилата, които не са оборудвани с талиги или между центровете на талигите (определя $dg_{i i/a}$ – геометрично преобръщане на возилото от вътрешната/ външната страна на кривата) (влияе на габарита само във вертикалната равнина)
n_a (определя $dg_{i i/a}$)			Longitudinal position of the section considered outside the wheelsets or bogie centres	Надлъжно положение на разглеждания участък извън колоосите или центровете на талигите (определя $dg_{i i/a}$)
n_i (определя $dg_{i i/a}$)			Longitudinal position of the section considered between the wheelsets or bogie centres	Надлъжно положение на разглеждания участък между колоосите или центровете на талигите (определя $dg_{i i/a}$)
p (определя $dg_{i i/a}$)			Distance between the end axles of the bogie	Разстояние между крайните оси на талигата (определя $dg_{i i/a}$)
h_f	5,50 m	Съгласно ТСОС Регламент №1301/2014/ЕО; съгласно ТСЖИ 007/2006	Height of the contact wire	Височина на контактния проводник (определя h_{eff} – ефективна височина на вдигнат пантограф) (влияе на механичния габарит

Означение на параметър	Стойност на параметъра, определена от УИ	Гранични стойности, определени в нормативен документ	Пояснение на английски	Пояснение на български
				на пантографа)
f_s	Min $2S_0 - 240$ mm	Повдигането на КП е $2S_0$ (съгласно ТСОС Регламент №1301/2014/ЕО, табл. 4.2.12, където S_0 е максимално повдигане на КП при опората = 120мм.	Raising of the contact wire	Повдигане на контактния проводник (определя h_{eff})
f_{ws}	30 mm	Съгласно §13 от Предписания за токоснемателите на електрическите локомотиви и електрическите мотрисни влакове на „БДЖ – ПП“ ЕООД, утвърден от управител на „БДЖ-ПП“ ЕООД София, 03.10.2011 г., ПП_ПЛС 130/11 в сила от 01.10.2011 г.	Excess geometric overthrow of the contact plane by the pantograph head due to its inclined position	Геометрично излизане от контактната равнина на главата на пантографа поради наклоненото му положение (определя h_{eff})
f_{wa}	10 mm	Съгласно § 21(1) от Предписания за токоснемателите на електрическите локомотиви и електрическите мотрисни влакове на „БДЖ – ПП“ ЕООД, утвърден от управител на „БДЖ-ПП“ ЕООД София, 03.10.2011 г., ПП_ПЛС 130/11 в сила от 01.10.2011 г.	Excess geometric overthrow of the contact plane by the pantograph head due to wear on the wiper	Геометрично излизане от контактната равнина на главата на пантографа поради износване на контактната четка (определя h_{eff})

1* „Инструкция за устройство и поддържане на горното строене на железния път и железопътните стрелки“ на ДП НКЖИ.

2* „Временна инструкция за оценка на железния път с пътеизмерителна мотриса EM-120 “Plasser & Theurer”.

3* БДС EN 15273 „Железопътна техника. Габарити”.

4* Наредба №55 от 29 януари 2004 г. за проектиране и строителство на железопътни линии, железопътни гари, железопътни прелези и други елементи от железопътната инфраструктура.

Забележка: 1. За параметрите и коефициентите в горната таблица, са определени най-неблагоприятните стойности. При извършване на изчисленията с така определените стойности, се гарантира максимална сигурност по отношение на габарита и отстоянията за безопасност.
2. При изчислението на отстоянията до пероните, радиуса на вертикалната крива и надвишението се вземат със конкретните за участъка стойности.

II. С настоящата заповед отменям изцяло Заповед № 1305/12.07.2019 г. на генералния директор на ДП НКЖИ.

Прилагането на настоящата заповед влиза в сила от 01.04.2020 г.

Изпълнението на настоящата заповед възлагам на директор дирекция СРИП, директорите на експлоатационни поделения и ръководителите на проекти.

Контрол по изпълнението на настоящата заповед възлагам на Заместник-генерален директор „Експлоатация” и Главния ревизор по безопасността.

Копия от заповедта да се изпратят на Заместник-генерален директор „Експлоатация”, Главния ревизор по безопасността, Директор дирекция СРИП, директорите на експлоатационни поделения и ръководителите на проекти.

Заповедта да се доведе до знанието на всички заинтересовани.

/П/

инж. Красимир Папукчийски
Генерален директор