



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА,
ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И СЪОБЩЕНИЯТА

ул. "Дякон Игнатий" № 9, София 1000
тел.: (+359 2) 940 9771
факс: (+359 2) 988 5094

mail@mt.government.bg
www.mt.government.bg

ОКОНЧАТЕЛЕН ДОКЛАД

ОТ

техническо разследване на железопътно произшествие- дерайлиране на пътнически влак № 30111, настъпило на 01.02.2015 г. в 09:10 часа при влизане в гара Стряма



Април 2015 г.

ОКОНЧАТЕЛЕН ДОКЛАД

от

техническо разследване на железопътно произшествие - дерайлиране на пътнически влак № 30111, движещ се по направление София-Карлово, при влизане в гара Стряма на стрелка № 2, в 09:10 часа на 01.02.2015 г.

Цел на доклада и степен на отговорност

В съответствие с Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно безопасността на железопътния транспорт в Общността, Закон за железопътния транспорт на Република България и Наредба № 59 от 5.12.2006 г. на МТ, разследването на железопътни събития има за цел: да се установи причината, довела до реализирането му, с оглед да бъде отстранена и не допускана в бъдеще, **без да се търси нечия вина и отговорност.**

Разследването се извършва на основание на чл. 115и, ал. 2, от ЗЖТ на Република България и чл. 78, ал. 1 от Наредба № 59 от 5.12.2006 г, като със заповед № РД-08-2/06.01.2015 г. на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, е назначена комисия за разследване на железопътно произшествие.

Комисията за техническо разследване извърши оглед в деня на произшествието и разпита лицата, имащи пряко отношение към него. С цел бързо изясняване на фактите и обстоятелствата и установяване на причините, в комисията беше включен и един външен експерт. В хода на разследването се разгледаха доклада и материалите към него, предоставени от оперативната група. Бяха изискани допълнително материали и документи от ДП „НК ЖИ“ и „Холдинг БДЖ“ ЕАД, необходими в хода на разследването.

Беше обсъдено и прието представеното становище на външния експерт.

1. Установени факти и обстоятелства в процеса на разследването.

На 01.02.2015 г. от гара София заминава пътнически влак (ПВ) № 30111 в състав 2 вагона, 8 оси с обща маса 94 тона, обслужван с електрически локомотив № 44179 и се движи по График за движение на влаковете (ГДВ) по направление София - Карлово. В 06:01 часа влакът заминава от гара София с локомотивна бригада в състав, машинист локомотивен и помощник машинист локомотивен и превозна бригада - началник влак и кондуктор. Локомотивът се управлява от първа командна кабина от машинист локомотивен. От гара Копривщица влакът заминава в 08:59 часа и пристига в гара Стряма в 09:10 часа.

На 01.02.2015 г. в 05:35 часа дежурният ръководител движение (нова смяна) приема дежурството в гара Стряма. Осигурителната техника (ОТ) в гарата и автоблокировката с проходни сигнали в междугарията Стряма-Клисура и Стряма-Копривщица не е работила, тъй като липсва захранващо напрежение 75 Hz, поради повреда на далекопровод 6 kV на диспечерската централизация (ДЦ). Движението на влаковете между гарите Стряма-Клисура и Стряма-Копривщица се осигурява чрез телефонен способ.

На 01.02.2015 г. в 06:00 часа приема дежурството и стрелочник/постови в гара Стряма.

До 08:13 часа, през гара Стряма преминават със спиране ПВ № 30112 и ПВ № 30114 по първи главен коловоз.

Около 08:40 часа влаковият диспечер, нарежда на дежурния ръководител движение в гара Стряма да извърши среща на директен товарен влак (ДТВ) № 30584 на жп превозвача „БЖК“ АД с ПВ № 30111.

Поради липсата на захранващо напрежение, на пулт-таблото на маршрутно релейната централизация (МРЦ) стрелките дават информация „изкуствена заетост“, което налага

обръщането им да става посредством пломбируеми бутони - стрелкови аварийен бутон (САБ) „Ч” за стрелките в четната и САБ „Н” за стрелките в нечетната гърловини и влаковете да се приемат с поканителен сигнал (ПКС).

В 08:45 часа по искане на дежурния ръководител движение гара Стряма, влаковият диспечер със заповед № 15 дава разрешение за разпломбиране и ползване на бутони, стрелкови аварийен САБ „Ч” с брояч № 1412, стрелкови аварийен САБ „Н” с брояч № 0907, които да се използват за обръщането на стрелки № 1 и № 2 в гара Стряма и бутон на поканителен сигнал ПКС „Ч” с брояч № 2375 за приемането на ПВ № 30111.

След размяната на телефонограми форма 1 и 2 между гара Копривщица и гара Стряма, ПВ № 30111 е заминал от Копривщица за Стряма в 08:59 часа.

В 09:01 часа в гара Стряма е приет ДТВ № 30584 на първи главен коловоз, който спира за среща с ПВ № 30111.

След приемането на ДТВ № 30584, дежурният ръководител движение предприема действия за обръщане на стрелки № 1 и № 2, за подготвяне на влаков маршрут по втори отклонителен коловоз, за приемане и изпращане на ПВ № 30111. Със стрелкови аварийен бутон САБ „Н” и индивидуален бутон на стрелка № 1, стрелката е обърната за изход от втори коловоз, но за момент губи електрическа контрола. Дежурният ръководител движение гара Стряма нарежда устно на постовия стрелочник да заключи стрелка № 1 с ръчната стрелкова заключалка (РСЗ) тип „Колбен–Данек”. Постовият стрелочник заключва стрелка № 1 с РСЗ и докладва устно на дежурния ръководител движение на гара Стряма, по личния мобилен телефон. Дежурният ръководител движение подготвя маршрута, чрез стрелковия аварийен бутон САБ „Ч” и индивидуален бутон на стрелка № 2, който ползва два пъти под претекст, че първия път го е изпуснал, като прави опит да обърне стрелка № 2. Той без да се убеди по безспорен начин за правилната подготовка на маршрута и за наличие на електрическа контрола на стрелка № 2, по светлинните индикации на пулт-таблото, ползва бутоните за електрическо заключване на стрелките БЗС „Ч” в четната и БЗС „Н” в нечетната гърловини, след което отваря поканителен сигнал за приемане на ПВ № 30111.

Комисията за техническо разследване проведе очна ставка в МТИТС с дежурният ръководител движение на гара Стряма към УДВГД – София с цел:

- установяване на съответствието между сигналите и положението на стрелките при нареждане на маршрута за ПВ № 30111 на 01.02.2015 г. от пулт-таблото в гарата;
- установяване на състоянието на апаратурата на МРЦ, преди дерайлирането на влака;
- проверка съответствието на показанието на поканителния сигнал и индикацията на пулт-таблото за положението на стрелка № 2 в гара Стряма.

Дежурният ръководител твърди, че електрическият звънец, даващ информация за контролата на стрелките в гарата, е бил изключен от предишната смяна. Също така, твърди, че не си спомня стрелка № 2 да е имала електрическа контрола. Не е разпореждал на постовия стрелочник да отиде да заключи стрелка № 2 с ръчна стрелкова заключалка тип Колбен-Данек. Твърди, че не е извършвал други манипулации за обръщане на стрелка № 2, след като е отворил поканителен сигнал „Ч”.

Очна ставка със стрелочник/ постови на гара Стряма не е проведена поради прибързано освобождаване от длъжност от работодателя на УДВГД – София и несъгласувани действия с Комисията за техническо разследване в МТИТС.

Постовият стрелочник при приемане на дежурството е отказал да изпълни разпореждане на дежурния ръководител движение за проверка, почистване и заключване на стрелка № 2 под претекст, че е тъмно навън (видно от обяснението на дежурния ръководител движение). Дежурният ръководител движение предприема нареждане на маршрут на втори коловоз, който включва стрелки № 2 и № 4 в гара Стряма за ПВ № 30111 от гара Копривщица, тъй като на първи главен коловоз е бил приет ДТВ № 30584.

При приближаване на входния сигнал на гара Стряма, локомотивните машинисти на влака виждат поканителния сигнал, намаляват скоростта и преминават входния сигнал на гара Стряма със скорост 25 км/ч. При приближаване на локомотива към първата входна стрелка, стрелка № 2 виждат, че тя е обърната за отклонителен коловоз в положение минус (-). При навлизане на локомотива в стрелка № 2, машинистите чуват особен шум.

Локомотивният машинист предприема действия за спиране на влака с влаковата спирачка. От момента на задържането до окончателното спиране влакът е изминал около 60 метра и има регистрирано бързо спиране с автоматичната влакова спирачка в 09:14 часа, видно от разшифровката на скоростомерната лента на локомотива.

Дерайлирали са локомотив № 44-179 с двете талиги, вагон № 50522133013-5 с двете талиги, който е първи в състава на влака и вагон № 50522150081-0 с първа талига, който е опашка на влака.

Дежурният ръководител движение излиза да посрещне влака и отчитайки закъснението му се връща обратно в апаратната на гарата, и се обажда на влаковия диспечер. От него разбира, че влакът е дерайлирал и отива на място да види какво става. След това той се връща в гара Стряма и отново провежда разговор с влаковия диспечер в София и уведомява началника на гара Стряма по служебния мобилен телефон.

На мястото на произшествието пристигат представители на компетентните разследващи органи и Комисията от МТИТС, които извършват огледи на електрическия локомотив, пътническите вагони, съоръженията на железопътната инфраструктура и на състоянието и показанията на пулт-таблото в гарата.

Комисията констатира, че релейното помещение в гарата е заключено с два броя ключове, които се съхраняват при дежурния ръководител движение в пломбирано състояние.

При пристигането на компетентните и разследващи органи на мястото на произшествието, около 11:00 часа, те констатираат, че езиците на стрелка № 2 са в полуобърнато положение. Не са открити никакви белези от възкачване на колела на подвижен железопътен състав (ПЖПС) по езиковите части на стрелката, което показва, че стрелката не е била напълно обърната и заключена. Това е довело до движение на колелата на ПЖПС по двете раменни релси и впоследствие до дерайлиране на ПЖПС. При липса на електрическа контрола, стрелка № 2 е трябвало да бъде заключена с РСЗ.

Поради дерайлиране на локомотива и двата вагона на ПВ № 30111, движението на влаковете между гарите Копривщица – Стряма е преустановено от 09:10 часа на 01.02.2015 г. до 00:50 часа на 02.02.2015 г.

В 09:40 часа от гара София заминава специализиран автомобил „УНИМОГ“ на ДП „НКЖИ“, който е пристигнал в 15:30 часа в гара Стряма за вдигане на дерайлиралите локомотив и вагони.

В 10:40 часа от гара Пловдив заминава специализиран автомобил „УНИМОГ“ на ДП „НКЖИ“, който е пристигнал в 14:30 часа в гара Стряма за вдигане на дерайлиралите локомотив и вагони.

След завършване на огледите от компетентните органи към РУ МВР - Карлово и Комисията за техническо разследване, в 13:15 часа е дадено разрешение за започване на аварийно-възстановителни работи.

В 16:20 часа е вдигнат вагон № 50522150081-0, в 17:40 часа е вдигнат вагони № 50522133013-5. В 17:54 часа двата вагона заминават за гара Копривщица с локомотив № 87-028 на „БЖК“ АД, като влак № 30394.

В 21:20 часа е вдигнат локомотив № 44-179 и е придвижен на собствен ход към втори коловоз, за откриване на габарит и дистанция за започване на ремонтни дейности по възстановяване на железния път и стрелките.

В 00:25 часа на 02.02.2015 г. възстановителните работите по железния път са завършени и е извършена проверка на контактната мрежа.

В 00:50 часа на 02.02.2015 г. е възстановено движението на влаковете през стрелка № 2 само по правия елемент на стрелката, към първи главен коловоз със скорост 15 км/час.

2. Длъжностни лица, имащи отношение към случая.

2.1 Локомотивна бригада:

2.1.1. „Машинист, локомотивен”, на електрически локомотив № 44179 от Локомотивно депо Пловдив, „БДЖ– Пътнически превози” ЕООД - 31 години трудов стаж;

2.1.2. „Помощник-машинист, локомотивен” на електрически локомотив № 44179 от Локомотивно депо Пловдив, „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД - 10 години трудов стаж.

2.2. Превозна бригада:

2.2.1. „Началник влак” от ППП Пловдив, „БДЖ-Пътнически превози” ЕООД - 24 години трудов стаж;

2.3. Гарови служители:

2.3.1. „Дежурен ръководител движение” гара Стряма - служител в УДВГД – София, ДП „НК ЖИ” - 1 година и 9 месеца трудов стаж;

2.3.2. „Стрелочник/постови” гара Стряма – служител в УДВГД – София, ДП „НК ЖИ” - 9 години трудов стаж.

2.4. Други служители

2.4.1. „Ръководител движение/диспечер влаков старши“ - сменен Звено „ОД” София, ДП „НК ЖИ” - 41 години трудов стаж.

2.4.2. „ Ръководител движение/диспечер влаков“ - Звено „ОД” София, ДП „НК ЖИ” - 26 години трудов стаж

3. Физическо състояние на длъжностните лица, имащи отношение към произшествието.

На длъжностните лица, имащи отношение към произшествието е била осигурена необходимата продължителност на почивка преди постъпване на работа, съгласно изискванията на Кодекса на труда и Наредба № 50 от 28.12.2001 г. за работното време на ръководния и изпълнителския персонал, зает с осигуряване на превозите на пътници и товари в железопътния транспорт.

На длъжностните лица, имащи отношение към произшествието е проведен предпътен (предсменен) инструктаж и същите са декларирали, че са бодри, отпочинали и не са употребили алкохол и други упойващи вещества.

Длъжностните лица, имащи отношение към произшествието, са с валидни удостоверения за психологическо изследване.

4. Документи за правоспособност и заемане на длъжност.

Длъжностните лица, имащи отношение към произшествието, притежават необходимите документи за правоспособност, професионална квалификация за съответната длъжност и свидетелство за нейното заемане.

Дежурният ръководител движение работи в гара Стряма от 2013 г.

На основание чл. 10 и чл. 11 от Наредба № 58/02.08.2006 г. новопостъпилият дежурен ръководител движение на гара Стряма се е явил на изпит и му е издадено удостоверение за издържал изпит по НПБП на 15.03.2013 г. от ИА „Железопътна администрация“

Постовият стрелочник в гара Стряма се е явил на изпит и му е издадено удостоверение за издържал изпит по НПБП на 12.01.2015 г. от ИА „Железопътна администрация“.

5. Действия на длъжностните лица преди и по време на произшествието.

Непосредствено преди и по време на произшествието длъжностните лица на локомотивната и превозната бригади на ПВ № 30111 от БДЖ – „ПП“ ЕООД са действали в съответствие с утвърдените нормативни актове, регламентиращи безопасността на превозите в железопътния транспорт.

Машинистът, локомотивен и помощник машинистът, локомотивен, обслужвали ПВ № 30111, са действали в съответствие с нормативните актове, регламентиращи безопасността на превозите в железопътния транспорт.

Дежурният ръководител движение в гара Стряма не се е убедил, по безспорен начин, в правилното подреждане на маршрута за приемане на ПВ № 30111 с поканителен сигнал на втори коловоз в гарата.

Стрелочникът/постови не е изпълнил разпорежданията на дежурния ръководител движение в гара Стряма, след приемане на дежурството да провери и почисти стрелки №2 и №4

6. Обстоятелства, предшестващи произшествието по отношение на железен път, осигурителна техника, контактна мрежа, подвижен състав и други.

Метрологични данни за времето, влияещи на видимостта на сигналите:

- температура на въздуха - 0°С;
- слаб вятър с преваляване на слаб сняг;
- в светлата част на денонощието;
- добра видимост.

Спазен е планът за приемане на влака в гарата.

Профил, геометрия и ситуация на железния път на мястото на произшествието:

- разстоянието от входния светофор (ВС) до начало стрелка № 2 (НС) на гара Стряма е 321 м прав участък, час от което е в тунел;
- разстоянието между предупредителният светофор (ПС) и входният светофор е 1100 м прав участък, изцяло в тунел;
- стрелки № 2 и № 4 са с радиус R=300 м, намиращи се след тунела.

Железен път: изправен.

Тип на гаровата и междугарова осигурителна техника и състоянието и преди произшествието: МРЦ – Руска за малки гари, автоматична блокировка (АБ) с проходни сигнали в междугарието към гара Копривщица – неработеща, поради липса на захранващо напрежение на Диспечерската централизация (ДЦ). Предупредителният и входният светофори са изправни и редовно задействани. Маршрутът за приемане на пътническия влак № 30111 с поканителен сигнал през стрелки № 2 и № 4 на втори приемно-отправен коловоз в гара Стряма, е неподреден, неочертан и незаключен.

Чистота на стрелките, сигналите и съоръженията преди произшествието - изправни, с изкуствена заетост на стрелките, поради липса на захранване;

Контактна мрежа: технически изправна, няма отношение към възникналото железопътно произшествие;

Влакообразуваща гара: София;

Съобщителна техника и телекомуникационни връзки: технически изправни;

Електрическият локомотив № 44179 е бил технически изправен, с технически изправни ходова част, спирачна система, светлинни и звукови сигнални средства, в съответствие с техническите норми и изисквания, което е видно от записите в съответните дневници, представени в доклада на оперативната група.

Пътническите вагони от състава на ПВ № 30111 с № 50522133013-5 и № 50 52 2150081-0, са били технически изправни, с технически изправна ходова част, спирачна система и светлинни сигнални средства, в съответствие с техническите норми и изисквания, видно от констативните протоколи за вагоните, представени с доклада на оперативната група.

7. Спазване на процедурите и технологиите на работа в системата на Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура” преди и по време на инцидента.

Процедурите и технологиите на работа в поделение „Управление на движението на влаковете и гаровата дейност” (УДВГД) – София, което е в структурата на ДП „НК ЖИ”, преди и по време на произшествието не са спазени, което е видно от доклада на оперативната група и приложенията към него.

Не е спазено съответствието на записите в дневниците обр. (П-76, Книга VII-51 част 6 и ДП-2), и Книгата за диспечерски заповеди, водени от дежурния ръководител движение в гара Стряма и от влаковия диспечер на смяна, за показанията на броячите на пломбируемите бутони – САБ „Ч“, СБА „Н“, ПКС „Н“ и ПКС „Ч“, съгласно Заповед № 15/01.02.2015 г. в 08:45 часа на влаковия диспечер до гара Стряма.

От направените експерименти и допълнително изисканите материали и проведени очни ставки с персонала, имащ отношение към произшествието, се доказаха пропуски и нарушения в процедурите и технологиите на работа в поделение УДВГД – София.

Стрелочникът/постови е допуснат до работа без да е преминал проверочен изпит по националните правила за безопасност на превозите в железопътния транспорт, за времето от 03.11. до 12.12.2014 г. В същия период няма регистрирани проверки по безопасността на превозите от контролните органи на ДП „НК ЖИ“.

8. Спазване на процедурите и технологиите за обслужване на подвижния състав, в системата на превозвача преди и по време на произшествието.

Пътнически влак № 30111 е бил осигурен с необходимата спирачна маса и е бил снабден с необходимите влакови документи. Локомотивната и превозната бригади са били снабдени със служебни мобилни телефони.

При проверката на техническата документация не са констатирани и регистрирани нарушения на действащите правилници за заводските и деповските ремонти за поддържане на електрически локомотиви и пътническите вагони, процедурите и технологиите на ремонтната дейност, имащи отношение към произшествието.

9. Състояние на железопътната инфраструктура и подвижния състав преди, по време и след произшествието.

Констатирано е, че железопътната инфраструктура преди и по време на произшествието е била изправна, с изключение на липсата на захранващо напрежение от далекопровод за 6 kV – 75Hz захранващ ДЦ.

В резултат на произшествието са констатирани повреди и щети по железопътната инфраструктура, подробно описани в т. 10.4.

Преди произшествието електрическият локомотив № 44179 и вагоните от състава на ПВ № 30111 са били изправни.

В резултат на произшествието са констатирани повреди и щети по ПЖПС, които са описани подробно в т. 10.3.

10. Последствия от произшествието.

10.1. Загинали – няма

10.2. Ранени с травми – няма

10.3. Нанесени повреди и причинени щети на подвижния железопътен състав:

10.3.1. Електрически локомотив:

Нанесените щети на електрически локомотив № 44179 - собственост на „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД, по балансова стойност възлизат на 17 009,74 лв.

10.3.2. Вагони:

10.3.2.1. Пътнически вагон № 50522133013-5, собственост на „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД, нанесените щети на вагона възлизат на 2 177,18 лв.

10.3.2.2. Пътнически вагон № 50522150081-0, собственост на „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД, нанесените щети на вагона възлизат на 2 124,39 лв.

10.4. Нанесени повреди и причинени щети на железопътната инфраструктура:

10.4.1. Железен път и съоръжения:

Вследствие на дерайлирането са нанесени повреди и причинени щети на железния път и на елементите на жп стрелки № 2 и № 4 както следва:

- Направените разходи за възстановяване на 2 броя повредени полу-езикови уредби възлизат на 333,20 лв. без ДДС.

10.4.2. Осигурителна техника и съобщения, радиовръзки, ел. захранване:

Нанесени щети – НЯМА

10.4.3. Контактна мрежа:

Нанесени щети на контактната мрежа и съоръженията - НЯМА

10.4.4. Други повреди и щети: НЯМА.

10.5 Повреди и разпиляване на багажни и колетни пратки: НЯМА

10.6. Прекъсване на движението:

Поради дерайлиране на ПВ № 30111, движението на влаковете между гарите Копривщица - Стряма е преустановено от 09:10 ч. на 01.02.2015 г. до 00:50 ч. на 02.02.2015 г.

10.7. Причинено закъснение на влакове:

10.7.1. Закъснели влакове:

Влак № 3636, превозвач „БДЖ – ПП” +132
Влак № 3637, превозвач „БДЖ – ПП” +50
Влак № 30115, превозвач „БДЖ – ПП” +163
Влак № 30117, превозвач „БДЖ – ПП” +75
Влак № 30393, превозвач „БДЖ – ПП” +50
Влак № 30192, превозвач „БДЖ – ПП” +12
Влак № 30604, превозвач „БДЖ – ТП” +115
Влак № 30580, превозвач „БЖК – АД” +125
Влак № 30562, превозвач „ДВ Шенкер” + 329
Влак № 30594, превозвач „ДВ Шенкер” + 122
Влак № 30696, превозвач „БУЛМАРКЕТ ДМ” +162

10.7.4. Неизползван капацитет от „БДЖ- ПП“ ЕООД по главните жп линии:

Влак № 30111, превозвач БДЖ – „ПП”
Влак № 3621, превозвач БДЖ – „ПП”
Влак № 3601, превозвач БДЖ – „ПП”
Влак № 30115, превозвач БДЖ – „ПП”
Влак № 30113, превозвач БДЖ – „ПП”
Влак № 30118, превозвач БДЖ – „ПП”
Влак № 30116, превозвач БДЖ – „ПП”
Влак № 3624, превозвач БДЖ – „ПП”
Влак № 3622, превозвач БДЖ – „ПП”
Влак № 3623, превозвач БДЖ – „ПП”

10.7.5. Неизползван капацитет по главните жп линии:

Влак № 30584, превозвач БЖК – АД
Влак № 30590, превозвач „ДБ Шенкер”

10.7.6. Направени разходи от промяна на Графика за движение на влаковете:

10.7.6.1 „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД – 34 321,29 лв. с ДДС

- назначени влакове – 6 846,9 лв.;
- отменени влакове – 15 305,70 лв.;
- закъснели влакове – 1 370,00 лв.;
- заангажиран допълнително превозен персонал – 790,81 лв.;
- издръжка за локомотивни и превозни бригади – 4 287, 66 лв.;

10.7.6.2 „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД – 32 365,65 лв., без ДДС.

10.8. Движение и разходи на възстановителни средства:

Направените разходи за възстановяване на движението в гара Стряма от „УНИМОГ“ на ЖПС – София и от „УНИМОГ“ на ЖПС – Пловдив на ДП „НК ЖИ“ възлизат на 3 000.27 лв., без ДДС.

10. Анализ на причините, довели до железопътното произшествие.

От направените огледи на място и представените материали от оперативната група е констатирано, че разследваното железопътно произшествие - дерайлиране на ПВ № 30111, движещ се по направление София – Карлово, настъпило на 01.02.2015 г. в 09:10 часа, е поради неправилно нареден входен маршрут за приемане на влака с поканителен сигнал на втори приемно-отправен коловоз през стрелки № 2 и № 4 в гара Стряма.

В съответствие с техническата спецификация и технологията на работа, гара Стряма е разположена на км 106+980 на 3-та главна железопътна линия между гарите Копривщица и Клисурска, открита за служба „Движение” и пътнически превози и обслужва района на с. Стряма.

От представената техническа спецификация и технология на гара Стряма е видно, че:

- горното строене на железния път и стрелките са тип 49 1:9, с радиус R=300. Предупредителните и входните светофори са изпълнени по скоростната сигнализация в изпълнение на чл. 317 и чл. 324 от Наредба № 58/2.08.2006 г. за правилата за техническа експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт.

Устройствата на гаровата централизация осигуряват проверка на условията за безопасност.

На базата на резултатите от извършеното разследване се формулират следните изводи:

- всички устройства, по подготовка на маршрута на влак № 30111, стрелки с изкуствена заетост, предупредителен и входен светофори са изправни и работят, съгласно изискванията на Наредба № 58/2.08.2006 г.;

- показанията на предупредителния и входния светофори в гарата не съответстват на положението на стрелките при подготовката на маршрута, съгласно изискванията на нормативната база;

- релейното помещение е заключено и съответства на изискванията на нормативната база;

Електрическият локомотив № 44173 е снабден с кран-машинист Кпогг D 2 за работа с автоматичната влакова спирачка.

Всички влакове се осигуряват с необходимата спирачна маса. Съгласно изискванията на действащите нормативни актове и Книжка разписание, необходимият спирачен процент за тази категория влакове е 76 %.

Съгласно Удостоверение за спирачна маса (ВП-11) на влак № 30111 от 01.02.2015 г., наличната спирачна маса е 130 т, а необходимата е 71 т при спирачен процент 76 %, т.е. влакът е бил осигурен със спирачна маса.

В своите писмени обяснения относно възникналото железопътно произшествие, машинистът, локомотивен твърди, че са видели показанието на поканителния сигнал и са го преминали със скорост 25 км/ч, а също, че стрелката е била отворена за влизане в отклонителен коловоз.

12. Причини за произшествието.

В резултат от извършените огледи на място, запознаване с доклада и допълнително изискани документи от оперативната група, извършените очни ставки, представения анализ на причините и други технически документи, Комисията за техническо разследване счита, че:

Непосредствена причина за възникналото железопътно произшествие - дерайлиране на електрически локомотив № 44-179 и два вагона от състава на влак № 30111, настъпило на 01.02.2015 г в 09:10 часа, при нареден входен маршрут от дежурния ръководител движение за приемане на влака с поканителен сигнал на втори приемно-отправен коловоз по стрелки № 2 и № 4 в гара Стряма е: **неправилно подготвен маршрут от дежурният ръководител движение в гара Стряма за приемане на пътнически влак № 30111 на втори приемно-отправен коловоз в гарата с поканителен сигнал, при видимо полуотворена стрелка № 2. Влакът навлиза със скорост 25 км/ч и дерайлира между раменните релси на стрелката.**

Преди да отвори поканителния сигнал, дежурният ръководител движение е длъжен да се убеди, че коловозът, на който ще влезе влакът е свободен, и стрелките за него са правилно обърнати, имат електрически контроли и са заключени.

При приемането на пътнически влак № 30111 в гара Стряма, не са спазени основни изисквания на нормативните актове за експлоатация на железопътната инфраструктура, регламентиращи безопасността на движение на влаковете.

1. Дежурният ръководител движение на гара Стряма не е спазил – „Правила за техническа експлоатация на железопътната инфраструктура на Национална Компания „Железопътна инфраструктура“ от 02 август 2006 г.

1.1. Чл. 96, ал. 1 и ал. 2

„(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 контрола 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 контрола, тя се връща в първоначално положение и се изпраща стрелочник на място за проверка и отстраняване на причините“.

„(2) При руските маршрутно-релейни централизации в участък с диспечерска централизация не съществува червената индикация „загуба на контрола“ до изображението на стрелката, а се подава само звуков сигнал“.

1.2 „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“.

1.3 „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 обр. П-А, по реда определен в „Правила за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт“ на генералния директор на НК „ЖИ“, като се преминава на телефонен способ за осигуряване движението на влаковете“.

1.4 „Чл. 104. При прекъсване на захранването на маршрутно-релейните централизации в гарите, включени в участък с диспечерска централизация София - Карлово, липсва светлинна индикация за заетостта на коловозите. Затова преди да приеме влак, дежурният ръководител движение проверява на място свободността на коловоза. За обръщането на стрелките, които дават изкуствена заетост, дежурният ръководител движение след проверка за свободността им и прилежащите дистанции използва стрелковия аварийен бутон“.

1.5 „Чл. 108. Преди да отвори поканителния сигнал, дежурният ръководител движение е длъжен да се убеди, че коловозът на който ще влезе влакът, е свободен и стрелките за него са правилно обърнати и заключени“.

1.6 „Чл. 547, ал. 1, ал. 2, ал. 3, ал. 4.

„(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“.

„(3) Резултатът от проверката на апаратите се вписва в дневника за приемане и предаване на дежурствата, образци ДП-2, ДП-3, П-76, определени в „Правила за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт“ на генералния директор на НК „ЖИ“, 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 разпореждания“.

2. Стрелочникът/постови на гара Стряма не е спазил – „Правилата за техническа експлоатация на железопътната инфраструктура на НК„ЖИ“ от 02 август 2006 г.

2.1 Чл. 502, т. 7, т. 8 и т. 10

„т. 7. Непрекъснато да следи за изправността на устройствата и системите и да работи внимателно с тях“;

„т. 8. Да използва времето между влаковете за почистване на устройствата, смазване на стрелките и поддържане на чистота в поста“;

„т. 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“;

2.2. Чл. 547, ал. 4

„(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 разпореждания“.

13. Препоръки и предложения за мероприятия, предотвратяващи други произшествия от подобен характер.

С цел предотвратяване в бъдеще на други произшествия от подобен характер, във връзка с изискванията на чл. 94, ал. 1 от Наредба № 59 от 5.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт на министъра на транспорта, ИА „Железопътна администрация“ да проведе проверочен изпит и да разпорежи на ДП „НК ЖИ“ да въведе в изпълнение дадената препоръка за безопасност.

1. Във връзка с изискванията на чл. 7, ал. 1 и ал. 2 от Наредба № 56 от 14 февруари 2003 г., ИА „Железопътна администрация“ да проведе извънреден изпит на лицата заемащи длъжности началник гара, дежурен ръководител движение и стрелочник/постови, работещи в гарите Копривщица и Стряма.

2. На основание Чл. 22, ал. 3, т. 13 от Наредба № 59, Генералния директор на ДП „НКЖИ“ да организира и разработи програми за обучение гарантиращи техническата компетентност на персонала, както и включващи работа при повредена Осигурителната техника за гарите и в междугарията на участъка по 3-та главна железопътна линия от гара Пирдоп до гара Сопот включително на лицата заемащи следните длъжности:

1. Началник гара;
2. Ръководител движение;
3. Стрелочници/постови и/или Стрелочник/прелезопазач.

Във връзка с изискванията на чл. 94, ал. 3 от Наредба № 59 от 5.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт, в срок до 30.06.2015 г., ИА „Железопътна администрация“ и ДП „НК ЖИ“ да уведомят писмено дирекция ЗРПВВЖТ в МТИТС за предприетите действия по изпълнение на дадените препоръки за безопасност.

Председател на комисия за разследване:

...../п/..... (Бойчо Скробански)
Държавен инспектор в дирекция ЗРПВВЖТ в МТИТС