



**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](mailto:mail@mt.government.bg)  
[www.mt.government.bg](http://www.mt.government.bg)

**ДИРЕКЦИЯ „ЗВЕНО ЗА РАЗСЛЕДВАНЕ НА ПРОИЗШЕСТВИЯ ВЪВ  
ВЪЗДУШНИЯ, ВОДНИЯ И ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ”  
(ЗРПВВЖТ)**

**ОКОНЧАТЕЛЕН ДОКЛАД**

от

**техническо разследване на тежко железопътно произшествие – удар на дизелов локомотив № 55078.0 с моторно превозно средство - лек автомобил „Seat Toledo“ на охраняем железопътен прелез на спирка Обеля на км 5+375 между гарите София - Волюяк на 09.10.2014 г.**



ноември 2014 г.

## СЪДЪРЖАНИЕ

ДИРЕКЦИЯ „ЗВЕНО ЗА РАЗСЛЕДВАНЕ НА ПРОИЗШЕСТВИЯ ВЪВ ВЪЗДУШНИЯ, ВОДНИЯ И ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ” .....	1
ОКОНЧАТЕЛЕН ДОКЛАД.....	1
1. Установени факти и обстоятелства в процеса на разследването.....	3
2. Длъжностни лица, имащи отношение към случая. ....	4
3. Физическо състояние на длъжностните лица, имащи отношение към произшествието. ....	5
4. Документи за правоспособност и заемане на длъжност. ....	5
5. Действия на длъжностните лица преди и по време на произшествието. ....	5
6. Обстоятелства, предшестващи произшествието по отношение на железен път, осигурителна техника, контактна мрежа, подвижен състав и други. ....	6
7. Спазване на процедурите и технологиите на работа в системата на Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура” преди и по време на инцидента. ....	6
8. Спазване на процедурите и технологиите за обслужване на подвижния състав в системата на превозвача преди и по време на произшествието.....	6
9. Състояние на железопътната инфраструктура и подвижния състав преди, по време и след произшествието.....	7
10. Последствия от произшествието. ....	7
11. Анализ на причините, довели до железопътното произшествие. ....	8
12. Причини за произшествието.....	10
13. Препоръки и предложения за мероприятия, предотвратяващи други произшествия от подобен характер. ....	11

## **1. Установени факти и обстоятелства в процеса на разследването.**

На 09.10.2014 г. в 13:45 часа със Заповед № 52/09.10.2014 г. на влаков диспечер от „Регионално звено оперативно диспечерско“ (РЗОД) – София, на първа железопътна линия София – Калотина е назначен влак № 10997 от гара Костинброд до гара Подуяне-разпределителна в състав, дизелов локомотив № 55078.0 начело с локомотивна бригада, машинист, локомотивен първо лице и машинист, локомотивен второ лице и превозна бригада от началник влак, и дизелов локомотив № 06122.6, с машинист, локомотивен и помощник машинист, локомотивен.

В 13:52 часа влак № 10997 заминава от гара Костинброд видно от направената разшифровка на скоростомерната лента на локомотив № 55078.0, достига скорост 53,5 км/ч, следва намаление до 48 км/ч и поддържане на скоростта, плавно намаляване до 30 км/ч и рязко намаляване до 0 км/ч. Посредством осигурителната техника, дежурният ръководител движение, първо лице, в гара Волюяк предприема действия за приемането му на трети свободен приемно-отправен коловоз и влакът е посрещнат в 14:00 часа от дежурен ръководител движение, второ лице в гарата. По разпореждане на влаковия диспечер на първа железопътна линия, дизеловият локомотив № 06122.6 остава в гара Волюяк за обслужване на товарен влак № 50502, а локомотив № 55078.0 продължава движението си със същия номер на влака за гара Подуяне-разпределителна.

Движението на влак № 10997 е осигурено от дежурен ръководител движение, първо лице, в гара Волюяк и дежурен ръководител движение в гара София, западен район с манипулации на осигурителната техника. В дневниците за телефонограми, Обр. II – 76 на двете гари е записана телефонограма за заминаване на влак № 10997, като регистрираните часове в графи № 4, № 5 и № 6 не съответстват.

В дневника за телефонограми, Обр. II – 76 в гара Волюяк с железопътен прелез на спирка Обеля има записана телефонограма за заминаването на влак № 10997 с разменени квитанционни номера, а в дневника на прелеза няма записана такава.

В 13:50 часа от гара София заминава пътнически влак (ПВ) № 13206 в състав от Електрически мотрисен влак (ЕМВ) № 30019.4/30020.2 с машинист, локомотивен и превозна бригада от началник влак и влаков кондуктор. Влакът се движи по График за движение на влаковете (ГДВ) по направление София – Банкя. Влакът пристига на спирка Обеля в 14:00 часа и заминава за гара Волюяк в 14:01 часа. След заминаването му, дежурната прелезопазачка на прелеза вдига бариерните греди, изключва светлинната и звукова сигнализация за преминаване на пътните превозни средства (ППС) през прелеза и отива в санитарния възел.

В 14:02 часа влак № 10997, съставен от дизелов локомотив № 55078.0, заминава от трети приемно-отправен коловоз на гара Волюяк за гара София с редовен изходен сигнал и заповед, дадена със заповедния диск от дежурния ръководител движение, второ лице, в гара Волюяк при нормално действие на осигурителната техника. Дизеловият локомотив се движи по левия път (драгомански) между гарите Волюяк – София, отначало с 54,5 км/ч, следва плавно ускоряване до 56,5 км/ч и намаляване на скоростта до 55,2 км/ч. На железопътните прелези на км 7+385 в района на гарата и на км 5+904 в междугарието, съоръжени с автоматични прелезни устройства (АПУ), редовно задействани в зависимост с изходните и входни сигнали на гарата, локомотивният машинист подава звукови сигнали „Внимание“ с локомотивната свирка.

При преминаването през охраняемия железопътен прелез на спирка Обеля, съоръжен с бариери с електрическо задвижване от прелезопазач, със скорост 55,2 км/ч, дизеловият локомотив удря лек автомобил марка „Seat Toledo“ с рег. № СА 1214 НА, който преминава в същото време през прелеза при вдигнати бариерни греди (във вертикално положение) и незадействани сигнализации. Локомотивният машинист веднага предприема бързо спиране с автоматичната локомотивна спирачка. След удара локомотивът е влачил лекия автомобил около 130 м по продължението на железния път до окончателното му спиране на км 5+245.

Дежурният прелезопазач, намиращ се в санитарното помещение на прелезопазачницата чува силен трясък. Излиза на вън и вижда локомотив след прелеза по левия път (драгомански) в посока гара София. Изпраща жп кантонера, намиращ се на перона на спирка Обеля да провери какво се е случило. След това се свързва по телефона с дежурния ръководител движение, първо лице в гара Волюяк, и го пита какво возило се движи по драгомански път. В това време получава информация от кантонера за възникнал удар с лек автомобил и уведомява гаровия диспечер в гара София по служебния мобилен телефон.

Вследствие на удара загива пътникът, седящ до водача на лекия автомобил.

Началникът на влака, товарно движение, пътуващ в кабината на локомотива уведомява за възникналото произшествие дежурния оператор на телефон 112 и всички заинтересовани служби.

По време на възникване на произшествието на прелеза на спирка Обеля е имало добра видимост.

На мястото на произшествието пристигат представители на компетентните държавни органи за извършване на досъдебно разследване. След съгласуване и разрешение от разследващия полицай, комисията за техническо разследване от Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС), извършва огледи на дизеловия локомотив, лекия автомобил и съоръженията на железопътния прелез. Съставен е констативен протокол за техническото състояние на жп прелеза от оперативната група. След завършването на огледите от досъдебното разследване и от Комисията за техническо разследване, е дадено разрешение за започване на аварийно-възстановителни работи за отстраняване на лекия автомобил от железния път и възстановяване движението на влаковете.

В 17:04 часа от гара Волюяк заминава дизелов локомотив № 55155.6 за изтегляне на локомотив № 55078.0 от спирка Обеля. Двата локомотива пристигат в гара Волюяк в 17:22 часа.

Вследствие на удара на дизелов локомотив № 55078.0 с лекия автомобил на железопътен прелез на спирка Обеля, движението на влаковете между гарите Волюяк и София по драгомански път е прекъснато от 14:05 часа до 17:25 часа и по бански път от 15:24 часа до 17:00 часа на 09.10.2014 г. за извършване на досъдебни и технически огледи.

## **2. Длъжностни лица, имащи отношение към случая.**

### **2.1 Локомотивна бригада:**

2.1.1. „Машинист, локомотивен”, първо лице, на дизелов локомотив № 55078.0 в Локомотивно депо Дупница, „БДЖ – Товарни превози” ЕООД - 19 години и 6 месеца трудов стаж;

2.1.2. „Машинист, локомотивен”, второ лице, на дизелов локомотив № 55078.0 в Локомотивно депо Дупница, „БДЖ – Товарни превози” ЕООД - 27 години и 7 месеца трудов стаж;

### **2.2. Превозна бригада:**

2.2.1. „Началник влак товарно движение” в Бизнес център София 1, ПТП София, „БДЖ-Товарни превози” ЕООД - 13 години и 6 месеца трудов стаж;

### **2.3. Гарови служители:**

2.3.1. „Ръководител движение”, първо лице, в гара Волюяк - служител в поделение „Управление на движението на влаковете и гаровата дейност” (УДВГД) – София, ДП „НК ЖИ” - 35 години и 3 месеца трудов стаж;

2.3.2. „Ръководител движение”, второ лице, в гара Волюяк - служител в поделение УДВГД – София, ДП „НК ЖИ” - 10 години и 11 месеца трудов стаж;

2.3.3. „Ръководител движение” в гара София - служител в поделение УДВГД – София, ДП „НК ЖИ” - 7 години и 2 месеца трудов стаж;

### **2.4. Други служители**

2.4.1. „Ръководител движение/старши диспечер влаков сменен“ в „Регионално звено оперативно диспечерско“ (РЗОД) - София – служител в ДП „НК ЖИ” - 37 години трудов стаж;

2.4.2. „Ръководител движение/диспечер влаков“ в „Регионално звено оперативно диспечерско“ (РЗОД) - София – служител в ДП „НК ЖИ” - 17 години трудов стаж;

2.4.3. „Ръководител движение/диспечер в гара“ София - УДВГД - София, служител в ДП „НК ЖИ” - 17 години трудов стаж;

2.4.4. „Прелезопазач, прелез на км 5+375 на спирка Обеля“, УДВГД - София, служител в ДП „НК ЖИ” - 16 години и 2 месеца трудов стаж;

2.4.2. „Жп кантонер” - ЖП Секция София, служител в ДП „НК ЖИ” - 18 години и 6 месеца 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 смяна, 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 и свидетелство за заеманата длъжност.

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

Непосредствено преди и по време на произшествието всички длъжностни лица с изключение на дежурния ръководител движение, първо лице, в гара Волюяк, са действали в съответствие с утвърдените национални правила и вътрешни норми, регламентиращи безопасността на превозите с железопътен транспорт.

**Дежурният ръководител движение, първо лице, в гара Волюяк не е действал в съответствие с нормативните актове, регламентиращи безопасността на превозите в железопътния транспорт.** Преди да изпрати влак № 10997, същият не е спазил технологията и правилата за изпращане на влаковете от гара Волюяк, съгласно одобрени от Генералния директор на ДП „НК ЖИ“ “Правила за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт” (ПДВМР), а именно:

- да провери и се убеди, че междугарието към гара София е свободно и че е дал заминаването на влака с телефонограма, приел е и е регистрирал по установения ред и начин с квитанционен номер от дежурния ръководител движение в гара София за приемането на влака;
- лично да нареди на прелезите в междугарието;
- да уведоми с телефонограма по специален телефон прелезопазачите на охраняемите прелези най-малко 3 минути преди заминаването на влака;
- да приеме квитанционен номер от дежурния прелезопазач на прелез Обеля, след като е спряно движението през прелеза и бариерните греди са спуснати в хоризонтално положение;

**Дежурният ръководител движение, първо лице, в гара Волюяк е бил длъжен, след като провери и по безспорен начин се убеди, че дадените от него заповеди са правилно приети и изпълнени, и че извършените лично от него действия с гаровата централизация са правилни и влакът е готов за заминаване, да предаде документите на началника на**

влака или на локомотивния машинист лично или чрез дежурния ръководител движение, второ лице, и тогава да предприеме отваряне на изходния светофор.

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

Метеорологични данни за времето, влияещи на видимостта на сигналите:

- температура на въздуха - +18 °С;
- в светлата част на денонощието около 14:00 ч.;
- време ясно с добра видимост.

Задействани ли са спирачките преди произшествието и на какво разстояние преди мястото на произшествието е станало задържането: задействани непосредствено преди удара.

Спазен ли е планът за приемане на влака в гарата: няма отношение.

Железен път: изправен.

Профил, геометрия и ситуация на железния път: прав участък с наклон 0,30 ‰ на драгомански път и 0,50 ‰ на бански път към гара Волюяк.

Тип на гаровата и междугарова осигурителна техника и състоянието ѝ преди произшествието:

- в гара Волюяк – МРЦ МН-70 с маршрутизирани маневри - изправна;
- в гара София - МРЦ „Руска блочна“ с маршрутизирани маневри - изправна;
- в междугарието – Полуавтоматична блокировка (ПАБ) – изправна.

Съоръженост на прелеза: бариера с електрическо задвижване със звукова и светлинна шосейна сигнализация от прелезопазач - изправна и действаща.

Спуснати ли са били бариерите: вдигнати (във вертикално положение).

Контактна мрежа: изправна, няма отношение към възникналото железопътно произшествие.

Влакообразуваща гара: Костинброд.

Съобщителна техника и телекомуникационни връзки: технически изправни.

Подвижен състав:

Дизеловият локомотив № 55078.0 е бил технически изправен, с изправна 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.

## **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 УДВГД – София, което е в структурата на ДП „НК ЖИ”, преди и по време на произшествието **не са спазени**, което е описано в доклада на оперативната група, както и от материалите и проведените разпити от Комисията за техническо разследване на персонала, имащи отношение към произшествието и на очевидци.

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

Дизеловият локомотив 0 55078.0 е бил с изправна локомотивна спирачка и е бил снабден с необходимите влакови документи. Локомотивната и превозната бригади са били снабдени със служебни мобилни телефони.

Към момента на произшествието, пробезите на дизеловия локомотив № 55078.0 от последните планови ремонти са показани в следната таблица:

ВИД НА РЕМОНТА	ДАТА НА ИЗПИСВАНЕ ОТ РЕМОНТА	ПРОБЕГ ОТ РЕМОНТА
Капитален ремонт (КР)	02.02.1996 г.	3 747 р.д.
Подемен ремонт (ПР)	21.02.2012 г.	459 р.д.
Малък периодичен ремонт (МПР)	12.08.2014 г.	52 р.д.
Технически преглед 1 (ТП 1)	19.09.2014 г.	21 р.д.
Екипировъчен преглед (ЕП)	08.10.2014 г.	

При прегледа на техническата документация за съответствие с ПП\_ПЛС 200/11 „Предписание за междуремонтните пробези и цикличността на плановите прегледи и ремонти на дизелови локомотиви на „БДЖ - ПП“ ЕООД“ беше констатирано, че всички прегледи и ремонти са извършвани съгласно утвърдения междуремонтен цикъл. На 15.05.2014 г. в Локомотивно депо Дупница е извършена периодична ревизия на спирачната система (ПРСС) на локомотива.

При извършената проверка на техническите документи не са констатирани и регистрирани никакви нарушения на действащите нормативни актове за ремонт и поддръжане на дизелови локомотиви, както и на организацията, процедурите и технологиите на ремонтните дейности, имащи отношение към произшествието.

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

Железопътната инфраструктура и подвижният железопътен състав са били изправни преди произшествието.

В резултат на произшествието са нанесени незначителни повреди и причинени щети на железопътната инфраструктура и на дизеловия локомотив, които са описани в т. 10.

### **10. Последствия от произшествието.**

**10.1.** Загинали – **1**, пътника в лекия автомобил;

**10.2.** Ранени с травми – **1**, водача на лекия автомобил;

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

**10.3.1. Дизелов локомотив № 55078.0:**

Дизеловият локомотив № 55078.0 е собственост на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД, Локомотивно депо Дупница.

Разходите за възстановяване на повредите на дизеловия локомотив възлизат на 337,82 лв., без ДДС.

**10.4. Нанесени повреди и причинени щети на железопътната инфраструктура:**

**10.4.1.** Железен път и съоръжения: няма

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

**10.4.3.** Контактна мрежа:

Нанесени щети на контактната мрежа:

- Клема съединителна тип „А“ – 4 броя;
- Бетонно желязо  $\varnothing$  10 – 2 кг.

Нанесените щети на контактната мрежа възлизат на 37,38 лв., без ДДС.

**10.5. Прекъсване на движението:**

Вследствие на произшествието, движението на влаковете между гарите Волуяк и София по път № 1 е прекъснато от 14:05 часа до 17:25 часа и по път № 2 от 15:24 часа до 17:00 часа на 09.10.2014 г..

**10.6. Причинено закъснение на влакове:**

**10.6.1.** Закъснели влакове:

- влак № 13207 – 09.10.2014 г. - „БДЖ – ПП“ ЕООД - 19 мин;
- влак № 10207 – 09.10.2014 г. - „БДЖ – ПП“ ЕООД - 111 мин;
- влак № 13208 – 09.10.2014 г. - „БДЖ – ПП“ ЕООД - 45 мин;

- влак № 13210 – 09.10.2014 г. - „БДЖ – ПП“ ЕООД - 10 мин;
- влак № 13209 – 09.10.2014 г. - „БДЖ – ПП“ ЕООД - 42 мин;
- влак № 60203 – 09.10.2014 г. - „БДЖ – ПП“ ЕООД - 9 мин;

**10.6.2. Отменени влакове:**

- влак № 10208 – 09.10.2014 г. - „БДЖ – ПП“ ЕООД;
- влак № 10209 – 09.10.2014 г. - „БДЖ – ПП“ ЕООД;

**10.6.3. Претърпени загуби вследствие на произшествието:**

**10.6.3.1** ППП София, „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД – 2 501,15 лв., без ДДС.

**10.7. Движение на възстановителни средства - няма.**

## **11. Анализ на причините, довели до железопътното произшествие.**

От направените допълнително огледи и измервания на място и от изисканите от оперативната група материали е констатирано, че разследваното тежко железопътно произшествие - удар на дизелов локомотив № 55078.0 (влак № 10997), с моторно превозно средство лек автомобил „Seat Toledo“ с рег. № СА 1214 НА е възникнал в 14:05 часа на охраняем железопътен прелез на спирка Обеля на км 5+375 при транзитно преминаване по драгомански път между гарите Волуяк – София при вдигнати бариерни греди (във вертикално положение).

В съответствие с техническия паспорт, прелезът на км 5+375 на спирка Обеля е съоръжен с бариерни греди с електрическо задвижване и звукова и светлинна сигнализация на шосейния път, без зависимост от осигурителната техника. Бариерите са тип “ръчна бариера с електрическо задвижване“, които се свалят и вдигат от дежурния прелезопазач посредством пулт за управление и контрол (ПУК), инсталиран в предверието на прелезопазачницата. Бариерните греди се задвижват с електрически двигател, захранван с мрежово напрежение 220 V. Пред бариерните механизми са монтирани двусекционни светофари, които са съоръжени с мигащи червени светлини и звукова сигнализация. От двете страни на прелеза по шосейния път има монтирани габаритни рамки, сигнализиращи с пътен знак № В 16. Прелезът е сигнализиран с пътни знаци А 35 („Бализ“) и предпрелезни указатели.

Подходите към прелеза по железния път от страна гара София и от страна гара Волуяк са в хоризонтала, като видимостта и от двете страни към прелеза е 200 метра.

Подходът към прелеза по шосейния път отляво по посоката на километража е асфалтиран и в хоризонтала с видимост към прелеза около 30 метра. Подходът към прелеза по шосейния път отдясно по посоката на километража е асфалтиран и е в наклон – 5 ‰, като видимостта към прелеза е около 150 метра.

В 13:50 часа от гара София за гара Волуяк по бански път заминава ПВ № 13206. Движението на влака е осигурено от дежурния ръководител гара София централен пост, западен район, и от дежурния ръководител движение, първо лице, в гара Волуяк устно и писмено чрез размяна на телефонограми и манипулации с осигурителната техника. В дневниците за телефонограми Обр. П – 76 на двете гари е записана телефонограма за заминаване на влак № 13206. Дежурният ръководител движение в гара София централен пост, западен район, е уведомил по телефона дежурния прелезопазач на прелеза на спирка Обеля преди заминаването на влака с телефонограма записана в дневник Обр. П – 76 по установения ред и начин. След заминаване на влака от спирка Обеля за гара Волуяк, дежурния прелезопазач е вдигнал бариерните греди и е изключил светлинната и звукова сигнализация за преминаване на пътните превозни средства през прелеза.

Движението на влак № 10997 се осигурява от дежурния ръководител движение, първо лице, в гара Волуяк и дежурния ръководител централен пост гара София, западен район.

В хода на разследването се установи следното:

- в дневника за телефонограми Обр. П – 76 в гара София дежурният ръководител движение **еднолично е записал часа на заминаването на влак № 10997, снет по индикацията на светосхемното табло на гарата, „Получено заминаване“ (ПЗ) на Полуавтоматичната блокировка (ПАБ), без да са разменени квитанционни номера.**



- в дневника за телефонограми Обр. II – 76 в гара Волюяк **дежурният ръководител движение първо лице, в гара Волюяк е направил запис на телефонограмата с гара София след произшествието;**

- от задълбочения преглед, и направени сравнения и анализ на записите в дневниците за телефонограми Обр. II – 76 в гарите Волюяк и София на 09.10.2014 г. **е констатирано несъответствие на квитанционните номера,** което води до заключението, че същите са написани **в нарушение на нормативните актове.**

- в дневника за телефонограми Обр. II – 76 **на гара Волюяк** с прелеза на спирка Обеля **има записана телефонограма** за заминаването на влак № 10997;

- в дневника за телефонограми Обр. II – 76 **на прелеза на спирка Обеля** с гара Волюяк **няма записана телефонограма** за заминаването на влак № 10997;

- в дадените писмени и устните обяснения от дежурен ръководител движение, първо лице, в гара Волюяк се твърди, че той е уведомил чрез гаровия концентратор (телефонна система осигуряваща възможност за регистриране времето на направените входящи и изходящи повиквания с прилежащите гари и жп прелези) дежурния прелезопазач на спирка Обеля за заминаването на влак № 10997 и са разменени квитанционни номера. В протокола за регистриране на събитията от конферентните повиквания на гаровия концентратор в гара Волюяк между съответните абонати в периода **от 13:04:49 часа до 14:07:32 часа не е регистрирано търсене и обаждане между гара Волюяк и прелеза на спирка Обеля, противно на твърденията на дежурния ръководител движение първо лице, в гара Волюяк.**

След извършен преглед на ревизионни листа направени от Регионална инспекция „Безопасност на превозите“ (РИБП) - София в ДП „НК ЖИ“, при проверки и контрол по безопасността на превозите и превенция на железопътните произшествия на 27.05.2014 г. и на 15.08.2014 г. са регистрирани груби нарушения на нормативните актове, регламентиращи безопасното приемане и изпращане на влакове в гара Волюяк.

В Ревизионен лист № 14/27.05.2014 г. изготвен от Ревизор безопасност в РИБП - София е записано:

- „1. Началникът на гарата е допуснал маневрата да работи до R = 9:40 ч./без да е изготвен и представен от превозвача Сменен план, съгласно чл. 449, ал. 2 от ПДВ.“;

- „4. ...в канцеларията на дежурния ръководител движение констатирах, че имаше открит изходен сигнал за влак № 60206 без да е наредено на прелез Обеля съгласно член 327, ал.1 от ПДВ, първото лице записваше телефонограмата, когато второто лице даваше заповед за заминаване на влака.“;

- „5. При извършена сверка на телефонограмите в Дневниците II-76 с прелез Обеля се установи наличие на разлика в часовете дадени от дежурният ръководител и тези вписани от прелезопазача за три броя влакове в нарушение на член 347, ал.2 от ПДВ.“;

- „7. Дежурният ръководител второ лице ...не излезе своевременно да посрещне влак № 60201 в нарушение на чл. 383 от ПДВ, излезе когато влака приближи до приемното здание“.

В Ревизионен лист № 08/15.08.2014 г. изготвен от Участъков инспектор в РИБП - София е записано:

- „1. Дневник II-76 в гара Волюяк с прелез Обеля:

На 09.08.2014 г. има записана телефонограма на 14:03 часа, но няма записан номер на влак. На същата дата телефонограмите за влакове №№ 12963, 12961, 50923, 12965 и за други влакове са записани две минути по-рано – противно на чл. 347, ал.1 от ПДВ и МР.

На 13/14.08.2014 г. дежурството не е прието срещу подпис от дежурните ръководители първо и второ лице.“;

- „2. Дневник II-76 с прелези Иваняне и Божурище:

На 13/14.08.2014 г. дежурството не е прието срещу подпис от дежурните ръководители първо и второ лице.“;

- „3. Дневник II-76 с гара Костинброд:

На 04.08.2014 г. телефонограмите на влакове № 14141 и № 10214 са с непълен текст;

- „4. В Дневник П-76 към всички прилежащи гари телефонограмите за товарните влакове не се записват с пълен текст. Не се записват думите „със състав“ и серията на локомотивите – противно на чл. 142, ал. 2 от ПДВ и МР.“;

- „5. Заповед за движение при специални условия с обр. П-А:

В Заповед № 23 за осигуряване на движението на ВПР-02 с „Ключ жезъл“ до километър с връщане обратно в гарата, не е записано от кой коловоз ще замине ВПР-02 – противно на чл. 180, ал. 1, т. 3 от ПДВ и МР“;

- „6. Дневник ДП-2

В предавателната бележка от 05.08.2014 г. не са предадени заетостта на междугарията с гара София – противно на чл. 97, ал. 2 от ПДВ и МР.“;

- „7. Книга за ОТ – VII-51

В част 6 на 12.08.2014 г. е направен запис за поставяне на временна пломба на бутон БДО, но не са уведомени влаковия диспечер и диспечера на таблото – противно на чл. 470, ал. 1, т. 2 и ал. 3 от ПТЕ.“.

Охраняемият прелез на спирка Обеля на км 5+375 поема малка част от потока автомобили за село Обеля. За осигуряване на нарастващия трафик и с цел повишаване на безопасността на автомобилния и железопътния транспорт през 2007 година е изграден и пуснат в експлоатация автомобилен подлез под железопътната линия на бул. „Панчо Владигеров“ на км 4+760, свързващ двата жилищни района на разстояние от 615 м след прелеза. След пускането на подлеза в експлоатация прелезът на спирка Обеля е трябвало да бъде закрит. По тази причина не е съоръжен с автоматична бариера и е останал охраняем с прелезопазач с електрически бариери, като временно съоръжение, съгласно Наредба № 4/27.03.1997 г. за железопътните прелези.

## **12. Причини за произшествието.**

В резултат на извършените огледи на място, запознаване с доклада и събраните към него констативни протоколи и допълнителни документи от оперативната група, резултатите от извършени проверки, други технически документи и представения анализ на причините, Комисията за разследване установи, че при осигуряване движението на влак № 10997 от гара Волюяк за гара София, изпълнителският персонал на ДП „НК ЖИ“ (дежурните ръководители движение) в гарите Волюяк и София са нарушили основни изисквания на нормативните актове, регламентиращи безопасността на движение за приемане и изпращане на влаковете в двете гари:

**1. Дежурният ръководител движение, първо лице в гара Волюяк е нарушил чл. 99 (1), (2), (3) и (4), чл. 101, чл. 142 (1) и чл. 347 (1) от „Правила за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт“ (ПДВМР):**

**„Чл. 99. (1) Движението на влаковете се осигурява чрез разменяне на определени форми телефонограми устно или задължително записани в дневника за съответното междугарие.**

**(2) Влаковите телефонограми се записват в дневника за съответното междугарие с химикал. Допуска се употреба и на щемпел. Предварително записване на текстове на влакови телефонограми се разрешава най-много за един влак на направление.**

**(3) Телефонограмите се записват по реда на постъпването им съгласно графите на дневника четливо, без поправки и триене. Не се разрешава квитанционните номера при размяната на телефонограми да се дават поредни от едно работно място в диапазона от 1 до 99. Изходящият и входящият номер за една телефонограма са различни.**

**(4) Неправилно записана телефонограма се зачертава диагонално и срещу нея се прави заверка с текста**

**"НЕВАЛИДНА. ПОДПИС . . . . . "“.**

**„Чл. 101. При осигуряване движението на влаковете дежурният ръководител движение предава телефонограмите ясно, разбрано, без съкращения и изменения. Телефонограмите**

се записват четливо в дневника според определените графи, повтарят се изцяло от приемащия, а предаващият потвърждава това с думата "ВЯРНО".“.

„Чл. 142. (1) След излизане на влака от гарата дежурният ръководител движение дава заминаването със следната телефонограма:

"ОТ ГАРА . . . . ДО ГАРА . . . ЧАС . . . МИН . . . ВЛАК . . . ЗАМИНА НА ЧАС . . . МИН . . . № . . . . . ПОДПИС . . . . .“.

Дежурният ръководител движение в гарата на приемането след получаване на тази телефонограма дава номер“.

„Чл. 347. (1) Прелезопазачите на охраняемите прелези, намиращи се на междугарието, свързани със специален телефон със съседните гари, се уведомяват от дежурния ръководител движение в гарата, която изпраща влака, най-малко 3 мин. преди заминаването на влака със следната телефонограма:

"ОТ ГАРА . . . . . ДО ПРЕЛЕЗ . . . . . ЧАС . . . . . МИН . . . . . ВЛАК . . . . . ЗАМИНАВА ОТ ГАРА . . . . НА ЧАС . . . . . МИН . . . . . № . . . . . ПОДПИС . . . . .“.

2. Дежурният ръководител движение, централен пост в гара София, западен район е нарушил чл. 142 (1) от ПДВМР.

3. Началник гара Волюяк е нарушил чл. 495 от „Правила за техническата експлоатация на железопътната инфраструктура“ (ПТЕ) на НК „ЖИ“:

„Чл. 495. 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.“

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

С цел предотвратяване в бъдеще на други произшествия от подобен характер и във връзка с изискванията на чл. 94, ал.1 от Наредба № 59 от 5.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт, Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ да въведе в изпълнение следната препоръка за безопасност:

1. Генералният директор на Държавно предприятие „Национална компания железопътна инфраструктура“ в срок до 30.12.2014 г. в съответствие с изискванията на Наредба № 4 от 27.03.1997 г. за железопътните прелези, да инициира процедура за закриване на прелеза, находящ се на км 5+375 на спирка Обеля между гарите София – Волюяк.

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 30.12.2014 г., ИА „Железопътна администрация“ и ДП „НК ЖИ“ да уведомят писмено дирекция ЗРПВВЖТ в МТИТС за предприетите действия по изпълнение на дадената препоръка за безопасност.

