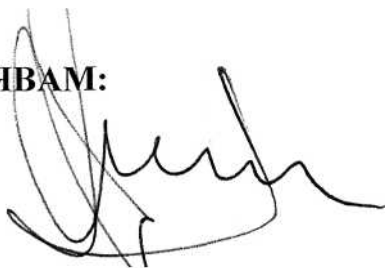


ОДОБРЯВАМ:



ДО  
Г-Н ПЕТЪР МУТАФЧИЕВ  
МИНИСТЪР НА ТРАНСПОРТА

Министерство на транспорта  
София 1000, ул. "Двкоп Игнйтний" ЙБ9, тел.: 940М63,

## ДОКЛАД

от

държавен инспектор в „Специализирано звено за разследване на произшествия и инциденти  
в железопътния транспорт“

**Относно:** *Изпълнение на Ваша заповед № РД-08-315 от 03.07.2006 г. за разследване на  
тежкото железопътно произшествие на прелез на км 59+934 в междугарието Долни  
Раковец — Гълъбник, станало на 26.06.2006 г.*

### УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН МУТАФЧИЕВ,

В изпълнение на горепосочената Ваша заповед назначената комисия в състав:  
ПРЕДСЕДАТЕЛ - Държавен инспектор в "Специализирано звено  
за разследване на произшествия и инциденти в железопътния транспорт" в Министерството  
на транспорта

И ЧЛЕНОВЕ:

1. Главен директор на Главна дирекция "Железопътна инспекция"  
(ГД"ЖИ") в Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" (ИА"ЖА");
2. Главен ревизор по безопасността в Национална компания  
"Железопътна инфраструктура" (НК"ЖИ") и
3. Директор на Дирекция "Безопасност, контрол и вътрешна сигурност"  
в "Български държавни железници"ЕАД ("БДЖ"ЕАД)

извърши техническо разследване на тежкото железопътно произшествие - удар на лек  
автомобил ВАЗ, модел 2104, с регистрационен номер С 8557 АК от влак № 5621 на прелеза  
на км 59+934 в междугарието Долни Раковец - Гълъбник на 26.06.2006 г.

I. В резултат на разследването бе установено следното:

1. Фактическо описание на произшествието

На 26.06.2006 г. влак № 5621, обслужван от локомотив № 45-198,9, е заминал на време  
съгласно графика за движение на влаковете в 08:53 ч. от гара Долни Раковец за гара  
Гълъбник с разрешаващ сигнал на изходния светофор при пълна изправност и нормално  
действие на осигурителната техника в двете гари и на междугарието. В междугарието на км  
59+934 се намира железопътен прелез трета категория, съоръжен с автоматична прелезна  
сигнализация (АПС). При получаване на видимост към предпрелезния светофор  
локомотивният машинист констатирал, че същият свети с мигаща луннобяла светлина,  
което е указание, че АПС е изправна и редовно задействана, и движението на влака е  
продължило с предписаната в книжка-разписание скорост. Пред предпрелезния светофор  
локомотивният машинист е подал звуков сигнал "Внимание" с локомотивната свирка.  
Същият сигнал, той подал неколkokратно и при приближаване към

прелеза. На около 30 (тридесет) метра пред прелеза локомотивният машинист забелязал, че от лявата страна спрямо посоката на движение на влака по пътя се движи с голяма скорост лек автомобил, който очевидно няма да се съобрази с действащата АПС и да спре пред прелеза. Локомотивният машинист подал отново сигнал "Внимание" и веднага предприел бързо спиране на влака, но поради съвсем късото разстояние локомотивът ударил в задната част преминаващия през прелеза лек автомобил, който се разкъсал на части. Едната част отхвъркнала настрана, а другата останала да виси на десния буфер на локомотива. Ударът на лекия автомобил от влака е станал на км 59+934, а след спирането локомотивът се установил на км 60+305, т.е. на разстояние 371 м след мястото на удара. При направения оглед на местопроизшествието от влаковата бригада веднага след това било установено, че в ударения автомобил са пътували две лица (мъж и юноша), като мъжът е бил ранен, а юношата не давал признаци на живот.

2. Длъжностни лица, имащи отношение към случая

Към станалото железопътно произшествие имат отношение следните длъжностни лица:

2.1. "локомотивен машинист" в Поделение за товарни превози (ПТП)-София (район Дупница) на "БДЖ"ЕАД, 29-годишен, с 8 години

трудов стаж в железниците;

2.2. "помощник-локомотивен машинист" в ПТП-София (район Дупница) на "БДЖ"ЕАД, 25-годишен, с 3 години трудов стаж в железниците;

2.3. "началник влак" в Поделение за пътнически превози (ППП)-София на "БДЖ"ЕАД, 35-годишен, с трудов стаж на длъжността 6 години;

2.4. "влаков кондуктор" в ППП-София на "БДЖ"ЕАД, 41-годишен, с трудов стаж на длъжността 15 години;

2.5. "ръководител движение" в Поделение за експлоатация и поддържане на железопътна инфраструктура-София 1 (ПЕПЖИ-София 1), с трудов стаж на длъжността 6 месеца.

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

3.1. На всички длъжностни лица, имащи отношение към произшествието, е била осигурена необходимата продължителност на почивката 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 министъра на транспорта и съобщенията (обн., ДВ бр. 4 от 2002 г., изм. ДВ бр. 46 от 2004 г.).

3.2. На всички длъжностни лица, имащи отношение към произшествието, е проведен предпътен (предсменен) инструктаж и същите са преминали през предпътен медицински преглед, при който е установено, че са здрави, бодри, не са употребили алкохол или упойващи вещества и са годни за работа.

Въпросните длъжностни лица са с валидни удостоверения за психологическо изследване, чийто срок не е изтекъл.

4. Всички длъжностни лица, имащи отношение към произшествието, притежават необходимите документи за професионална квалификация и правоспособност за длъжността, която заемат, и са снабдени със свидетелство за нейното заемане.

5. Действия на длъжностните лица преди произшествието

Всички длъжностни лица преди произшествието са действали съгласно утвърдената законова и подзаконова нормативна уредба и издадените административни актове, регламентиращи безопасността при осъществяване на превозите с железопътен транспорт.

6. Обстоятелства, предшестващи произшествието, по отношение на железния път, осигурителната техника, контактната мрежа, подвижния състав и други.

Състоянието на железния път и контактната мрежа няма отношение към допуснатото железопътно произшествие. Осигурителната техника в двете съседни гари - Долни Раковец и Гълъбник и в междугарието съгласно съставените протоколи е била изправна. Обслужващият влак локомотив № 45-1989 също е бил с технически изправни ходова част, спирачна система и звукови и светлинни сигнални средства съгласно съставения констативен протокол. Технически изправна и редовно задействана е била автоматичната прелезна сигнализация на прелеза, на който е станало произшествието.

7. Спазване на процедурите и технологиите на работа на железопътната инфраструктура преди и по време на произшествието

Не бяха констатирани нарушения на процедурите и технологиите на работа в системата на Национална компания "Железопътна инфраструктура", имащи отношение към разследваното железопътно произшествие, преди и по време на произшествието.

8. Спазване на технологиите за обслужване на подвижния състав и характеристиките преди и по време на произшествието.

Влак № 5621 е бил снабден с необходимите влакови документи и осигурен с необходимата спирачна маса. При предвидена в книжка-разписание скорост на движение на влака 110 км/час в участъка, в който става произшествието, в момента, в който локомотивният машинист е предприел бързо спиране след забелязване на движещия се към прелеза лек автомобил скоростта на влака е била около 92 км/час. Информацията за скоростта е от снелия скоростомерната лента локомотивен инструктор. Понастоящем скоростомерната лента на локомотива все още се намира в разследващите органи на МВР, поради което не е извършена разшифровка на данните за движението на влака непосредствено преди и по време на удара, както и точният час на произшествието.

Не бяха констатирани нарушения на процедурите и технологиите на работа в системата на превозвача „БДЖ“ ЕАД, имащи отношение към разследваното железопътно произшествие, преди и по време на произшествието.

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

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

След произшествието по елементите на железопътната инфраструктура не са констатирани повреди.

В резултат на произшествието не са нанесени повреди на локомотив № 45-1989.

10. Технически и външни фактори, повлияли или допринесли за произшествието

Не бяха констатирани технически фактори, които да са повлияли или допринесли за произшествието. Участъкът от железният път, в който се намира прелезът, на който е станало произшествието, е в хоризонтал и в права от км 53+830 до км 60+724, т.е. на протежение 6894 м.

Видимостта на пътните светофари на АПС е в нормите съгласно чл. 56, ал. 1 и ал. 2 от Наредба № 4 от 27.03.1997 г. за железопътните прелези (Обн., ДВ, БР. 32 от 1997 г.).

Видимостта на предпрелезния светофор е в нормите съгласно чл. 67 от Наредба № 51 от 03.01.2002 г. за изискванията за техническа експлоатация на железопътната инфраструктура (Обн., ДВ, бр. 19 от 2002 г.).

Времето е било ясно и слънчево, не е имало пречки за добра видимост на сигналите.

11. Причини за произшествието

Причината за произшествието е неспазването от страна на водача на лекия автомобил Васил Методиев Огнянов на разпоредбите на чл.чл. 51 — 53 от Закона за движението по пътищата и чл.чл. 106 и 109 от Правилника за неговото прилагане, както и на чл. 8 от Наредба № 4 от 27 март 1997 г. за железопътните прелези (Обн., ДВ, бр. 32 от 1997 г.).

Водачът на МПС не е спрял задължително пред мигащата червена светлина на пътните светофари и е предприел преминаване през железопътния прелез без да се убеди, че към прелеза не приближава релсово превозно средство и че преминаването през прелеза е безопасно.

#### 12. Последствия от произшествието

В резултат на произшествието е загинал на място пътника на седалката до водача на МПС от гр. Радомир, и е ранен водача на МПС от гр. Радомир.

Влак № 5621 е престоял на междугарието от 08:55 ч. до 11.52 ч., през което време е било прекъснато движението на влаковете. Причинено е закъснение на влак № 5621 - 177 минути и влак № 50222 - 125 минути.

II. Предложения за организационно-технически и други мероприятия за предотвратяване на произшествия от този род.

Комисията предлага копие от настоящия доклад да бъде изпратен на ръководствата на ДНСП и община Радомир за информация и евентуално взимане на мерки за предотвратяване на подобни произшествия.

**Комисията за разследване, напомня на всички организации, до които са изпратени мерки за безопасност, че на основание на чл.94, ал.3 от Наредба №59 за управление на безопасността в железопътния транспорт са задължени да уведомят писмено дирекция ЗРПВВЖТ за изпълнението на мерките за безопасност и сроковете за тяхното въвеждане.**