



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

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

ОКОНЧАТЕЛЕН ДОКЛАД

от

техническо разследване на железопътно произшествие, настъпило на 18.06.2010 г. около 16:30 часа на железопътен прелез на км 21+294 в междугарието Враца – Бели извор – удар на влак № 70206 с пътно моторно превозно средство (лек автомобил „Фолксваген Голф” с рег. № ВР 4741 АС)



юни 2010 г.

ОДОБРЯВАМ:

ДО
Г-Н АЛЕКСАНДЪР ЦВЕТКОВ
МИНИСТЪР НА ТРАНСПОРТА,
ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ
И СЪОБЩЕНИЯТА

ОКОНЧАТЕЛЕН ДОКЛАД

Относно: *Техническо разследване на железопътно произшествие – удар на пътнически влак № 70206 с пътно моторно превозно средство (лек автомобил „Фолксваген Голф” с рег. № ВР 4741 АС) на 18.06.2010 г. около 16:30 часа на железопътен прелез на км 21+294 в междугарието Враца – Бели извор, при редовно задействана автоматична прелезна сигнализация (АПС).*

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ЦВЕТКОВ,

С Ваша Заповед № РД-08-354/28.06.2010 година е назначена комисия за техническо разследване на железопътно произшествие със задача да анализира фактите и обстоятелствата и установи причините, при които е възникнало произшествието, и да изготви окончателен доклад от проведеното разследване.

Комисията за разследване анализира доклада на оперативната група и допълнително изисканите материали към него за изясняване на фактите и обстоятелствата, при които е възникнало произшествието.

1. Установени факти и обстоятелства при разследването.

На 18.06.2010 г. влак № 70206 е бил обслужван от ЕМВ № 32-109/110 и локомотивна бригада, съставена от машинист и помощник-машинист от Локомотивно депо София, район Мездра. След потегляне на влака от спирка Враца към гара Бели извор машинистът подал сигнал „Внимание” пред предпрелезния светофор и пред предпрелезния указател съгласно чл. 410, ал. 1 от Наредба № 58 за правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт. Предпрелезният светофор е светел с мигаща луннобяла светлина, което е указание, че АПС е редовно задействана и работи нормално.

При движението на влака със скорост 50 км/ч (при допустима скорост на движение на влаковете 80 км/ч) машинистът забелязал отдясно по посока на движението на влака движещ се автомобил в същата посока и подал неколккратно звуков сигнал „Внимание” със свирката на ЕМВ. На около 100 метра пред прелеза локомотивният машинист видял, че автомобилът навлиза в опасната зона на прелеза и спира върху железния път, въпреки че шосейните светофари са светели с мигаща червена светлина, придружена със звуков сигнал.

Локомотивният машинист незабавно привел автоматичната влакова спирачка в режим „бързо спиране”, видно от скоростомерната лента на ЕМВ, но поради малкото разстояние, въпреки че влакът бил осигурен с необходимата спирачна маса, не е било възможно да се

избегне удара на ЕМВ с автомобила и той е реализиран около 16:30 часа. При възникване на произшествието в района около железопътния прелез е имало добра видимост. Доказателство за това, че АПС в момента на удара е била изправна и редовно задействана и водачът на автомобила е преминал при мигаща червена светлина на двата фара на шосейния светофар на прелеза (без да има право на това си действие), са показанията на участниците в произшествието и съставеният констативен протокол за състоянието на АПС, както и направения снимков материал след произшествието.

От удара автомобилът бил изхвърлен от жп прелеза в лявата страна по посока на движението на влака, ударил се в железобетонния стълб на контактната мрежа и се установил отляво на железния път на 10 метра след прелеза. Вследствие на предприетото бързо спиране влакът спрял окончателно на 300 метра след прелеза в 16:31 часа съгласно разшифровката на скоростомерната лента. Влакът освободил зоната на прелеза, но прелезното устройство останало блокирано по посока на движението на влака, видно от Протокол VII-10. След спирането на влака началникът на влака слязъл от него, отишъл и видял, че е ударен лек автомобил и водачът му е в безжизнено състояние, за което незабавно се обадил от личния си мобилен телефон на № 112 в 16:38 часа. Вследствие на удара е починал водачът на автомобила, който е пътувал сам в него. По ЕМВ няма нанесени повреди.

На местопроизшествието разследващият полицай и оперативната група извършили оглед на релейния шкаф и съоръженията на прелеза, за което е съставен констативен протокол за състоянието на АПС.

Разрешение за възстановяване на движението разследващият полицай и оперативната група дали след приключване на огледа на местопроизшествието в 18:40 часа и влак № 70206 заминал за гара Бели извор по направление.

След пускане на движението в междугарието Враца – Бели извор в присъствието на разследващия полицай били направени проби на действието на АПС на км 21+294 с преминаващия влак № 7624 от гара Враца. Констатирано било, че и в двете направления АПС се задейства нормално. За извършените проби е съставен протокол.

В хода на разследването на железопътното произшествие е констатирано, че в момента на произшествието на прелеза на км 21+294 откъм шосейния път липсват пътни знаци А33 и А35, съгласно Наредба № 18/23.07.2001 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци.

При извършения на 16.06.2010 г. годишен преглед на железопътните прелези в района на Железопътна секция Враца също е било констатирано, че тези пътни знаци липсват от двете страни на прелеза и е предписано да се възстановят в срок до 30.07.2009 г.

2. Длъжностни лица, имащи отношение към случая.

2.1. „локомотивен машинист” в Локомотивно депо–София, район Мездра, трудов стаж на длъжността – 21 години.

2.2. „помощник-локомотивен машинист” в Локомотивно депо–София, район Мездра, трудов стаж на длъжността – 18 години.

2.3. „началник влак” в ППП–София, РЦПП–Мездра, трудов стаж на длъжността – 7 години.

2.4. „началник влак” в ППП–София, РЦПП– Мездра, трудов стаж на длъжността – 20 години.

2.5. „ръководител движение” в гара Враца, РЦ-Враца към УДВГД–София, трудов стаж на длъжността – 32 години.

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 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 министъра на транспорта (обн., ДВ, бр. 4 от 2002 г., изм., ДВ, бр. 46 от 2004 г., изм. и доп., ДВ, бр. 99 от 2006 г.).

3.2. На всички длъжностни лица, имащи отношение към произшествието, е проведен предпътен (предсменен) инструктаж, при което е установено, че не са употребили алкохол или упойващи вещества и са годни за работа.

3.3. На локомотивната и превозната бригади са направени проби за употреба на алкохол на местопроизшествието в присъствието на членовете от оперативната група и органи от РПУ – Враца. От извършената алкохолна проба с „АЛКОТЕСТ-ДРЕГЕР 7410”, предоставен от Районно управление МВР – Враца (патрул № 213) са регистрирани резултати 0.00 промила.

3.4. Въпросните длъжностни лица са с валидно удостоверение за психологическо изследване, чиито срок не е изтекъл.

4. Документи за правоспособност и заемане на длъжност.

Всички длъжностни лица, имащи отношение към произшествието, притежават необходимите документи за правоспособност и професионална квалификация за заеманата длъжност и са снабдени със свидетелство за нейното заемане.

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

Всички длъжностни лица непосредствено преди и по време на произшествието са действали в съответствие с утвърдената нормативна уредба и вътрешните правила, регламентиращи безопасността при осъществяване на превозите с железопътен транспорт.

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

6.1. Железният път няма отношение към допуснатото железопътно произшествие.

6.2. Гаровата и междугаровата осигурителна техника преди и по време на произшествието са били изправни. Движението в междугариято Враца – Бели извор се осигурява с полуавтоматична блокировка (ПАБ).

6.3. Сигналите и съоръженията (предпрелезен светофор, шосейни светофари и звукова сигнализация) преди произшествието са били изправни и редовно задействани

6.4. ЕМВ е бил изправен – с изправни ходова част, спирачна система, светлинни и звукови сигнални средства.

6.5. Контактната мрежа няма отношение към допуснатото железопътно произшествие.

7. Спазване на процедурите и технологиите на работа в системата на Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура” (ДП „НК ЖИ”) преди и по време на произшествието.

Спазени са процедурите и технологиите на работа в системата на Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура” (ДП „НК ЖИ”) преди и по време на произшествието, видно от доклада на оперативната група и приложенията към него, снимков и видео материал и допълнително изисканите материали от разследващата комисия.

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

8.1. Спазени са всички изисквания, процедури и технологии за обслужване на подвижния състав в системата на „БДЖ-Тягов подвижен състав (локомотиви)”ЕООД и „БДЖ-Пътнически превози” ЕООД.

8.2. Влак № 70206 е бил осигурен с необходимата спирачна маса и при движението си в междугариято Враца Бели извор не е превишил максимално допустимата скорост от 80 км/ч за

това междугарие.

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

9.1 Констатирано е, че железопътната инфраструктурата преди, по време и след произшествието е изправна.

9.2 Преди и след произшествието подвижният железопътен състав е бил изправен.

10. Последствия от произшествието.

10.1. Ранени:

- а) железопътен персонал – няма;
- б) външни лица – няма;

10.2. Загинали:

- а) железопътен персонал – няма;
- б) външни лица;
 - водач на автомобила на 51г. от гр. Враца;

10.3. Материални щети:

- а) подвижен железопътен състав – няма;
- б) прекъсване на движението в междугариеото Враца – Бели извор от 16:31 ч. до 18:40 часа на 18.06.2010 г.;

в) закъснели влакове:

- влак № 70206 + 129 минути;
- влак № 7624 + 49 минути;
- влак № 70103 + 103 минути;
- влак № 70106 + 65 минути.
- влак № 72210 + 45 минути.
- влак № 71207 + 45 минути.
- влак № 71208 + 36 минути.
- влак № 71209 + 33 минути.
- влак № 70205 + 181 минути.

Общо закъснения – **686** минути.

11. Анализ на фактите, обстоятелствата и причините довели до железопътното произшествие.

Разглежданото железопътно произшествие е станало в равнинен участък, в който железният и автомобилният път са в права линия и в протежение на около 300 м са успоредни, на разстояние около 5 – 10 м един от друг.

Водачът на МПС, движейки се по автомобилния път успоредно на железопътната линия, вероятно е имал възможност да види движещия се по железопътната линия влак, още повече че според обясненията на локомотивната бригада неколкратно е бил подаден звуков сигнал „Внимание” със свирката на ЕМВ. Тук обаче следва да се вземат под внимание две обстоятелства:

1. влакът се е движел по-назад от лекия автомобил и за да го види водачът на МПС е трябвало да погледне вляво и назад;

2. длъжен ли е бил водачът на МПС да види влака, който се движи по съвсем друг (железен) път, макар и успореден и в непосредствена близост до автомобилния път, по който се движи управляваният от него автомобил?

Отговорът на въпроса, формулиран в т. 2, е по-скоро отрицателен. Водачът на МПС има задължения да следи участниците в движението по автомобилния път, светлинната сигнализация, пътните знаци и хоризонталната маркировка на пътя.

Вземайки предвид посочените задължения на водача на МПС, логично на преден план излизат някои факти и обстоятелства, които представляват нарушения на действащата

нормативна уредба:

1. железопътният прелез не е бил сигнализиран с необходимите пътни знаци съгласно чл. 42 и чл. 44 на Наредба № 18 от 23.07.2001 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци, издадена от министъра на регионалното развитие и благоустройството (обн., ДВ, бр. 73 от 21.08.2001 г., последно изм., бр. 54 от 14.07.2009 г., в сила от 14.07.2009 г.).

2. двусекционният шосеен светофар, светещ с мигаща червена светлина при предстоящо преминаване на влак през прелеза, има необходимата видимост 150 м съгласно чл. 56, ал. 1 на Наредба № 4 само от автомобилния път, пресичащ перпендикулярно железопътната линия. При движение по успоредния на железопътната линия автомобилен път видимост към него се получава едва след като автомобилът завие наляво за преминаване през прелеза, т.е на около 5- 6 м от него, респ. на около 8 м от прелеза.

3. с оглед описаното в т. 2, на автомобилния път, успореден на железопътната линия, е следвало да бъдат монтирани повторители на шосейния светофар съгласно чл. 56, ал. 3 на Наредба № 4 от 27 март 1997 г. за железопътните прелези (обн., ДВ, бр. 32 от 1997 г.).

Описаните по-горе безспорни факти биха могли да се разглеждат като фактори, „благоприятстващи” железопътното произшествие, ако се касаеше за случай, в който водач на пътно моторно превозно средство преминава за първи път по този маршрут през прелеза и не познава пътната обстановка. В конкретния случай, обаче, следва да се вземат под внимание следните обстоятелства:

1. водачът на МПС, участник в произшествието, от години е живеел на около 50 м от железопътния прелез и всекидневно многократно е преминавал през него, така че той отлично е бил запознат с особеностите на пътната обстановка;

2. железопътният прелез е сигнализиран с пътен знак Б2 – „Спри! Пропусни движещите се с предимство” и няма основание да се счита, че пострадалият водач на лекия автомобил не е бил запознат с неговото значение.

Многобройните случаи на преминаване през железопътните прелези от страна на водачи на пътни превозни средства при спуснати бариери поради предстоящо преминаване на влак обикновено се обясняват с продължителния период, който изминава от момента на спускането на бариерите до момента на преминаване на влака, което изнервя чакащите водачи и изчерпва търпението им. В случая не е налице такава хипотеза, тъй като автоматичната прелезна сигнализация на прелеза се задейства автоматично от приближаващия влак и от момента на задействането ѝ до преминаването на влака минават не повече от две минути.

Възможни хипотези, обясняващи действията на водача на лекия автомобил:

1. Живеещите наоколо жители разказват, че водачът често е правел подобни „състезания” с преминаващите влакове и в последния момент е преминавал през прелеза пред тях, демонстрирайки едно авантюристично, хазартно и предизвикателно спрямо влаковия персонал поведение;

2. Загиналият водач на МПС е бил инвалид, без една ръка и без един крак. Животът му вероятно не е бил лек. Може да се допусне, че той съзнателно и системно е рискувал живота си, играейки нещо като „руска рулетка”, търсейки и целейки фатален край. С това може да се обясни внезапното спиране на автомобила върху железния път на прелеза непосредствено пред идващия влак, макар че за спирането е възможно да има и техническа причина, тъй като автомобилът е бил пригоден за управление от инвалид с автоматична скоростна предавка.

12. Причина за произшествието.

Вероятната причина за настъпилото произшествие произтича от направения анализ на фактите и обстоятелствата е поредното неправомерно преминаване на моторно превозно средство – лек автомобил „Фолксваген Голф” с рег. № ВР 4741 АС, управлявано от правоспособен водач на МПС на 51г. от гр. Враца през железопътен прелез на км 21+294 в междугарието Враца – Бели извор при редовно задействана автоматична прелезна сигнализация поради предстоящото преминаване на влак № 70206.

Нарушени са:

1. Закон за движение по пътищата – Правила за движение по пътищата, „Железопътен прелез”, чл.чл. 51 – 54;
2. Правилник за прилагане на Закона за движение по пътищата – „Преминаване през железопътен прелез”– чл.чл. 106 – 114.
3. Закон за железопътния транспорт – чл. 36.

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

1. За минимизиране на рисковете от произшествия на железопътните прелези вследствие нарушаване на Закона за движение по пътищата от страна на водачите на пътни превозни средства управителят на железопътната инфраструктура да анализира рисковите прелези и предложи съоръжаването им с видеонаблюдение, което да се извърши съвместно с държавните и общинските власти.

2. На прелези с по-интензивен пътен трафик управителят на железопътната инфраструктура да разработи ново пресъоръжаване на прелезите с Автоматично прелезно управление (АПУ), спускащи се последователно бариерни греди и затварящи цялото пътно платно за движение на пътни превозни средства.

3. Да се анализира графикът за движение на влаковете в райони с интензивен трафик на пътни превозни средства през прелези с цел намаляване на времето, през което прелезът е затворен.

4. На автомобилния път, успореден на железопътната линия, да се монтират повторители на шосейния светофар, съгласно чл. 56, алинея 3 от Наредба № 4 от 27 март 1997 г. за железопътните прелези.

5. В срок до 31.08.2010 г. Изпълнителна агенция „Железопътна администрация” писмено да уведоми дирекция „Звено за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт” в Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията за предприетите мерки за недопускане на произшествия и инциденти от подобен характер.

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.