

До Министъра на транспорта,  
информационните технологии  
и съобщенията  
Г-н Ивайло Московски

**Относно:** Спирането на влаковото движение в участъка Нова Загора – Карнобат.

Уважаеми господин Министър,

повод за настоящето писмо са последиците, медийния и обществен отзвук от това Ваше действие. Тъй като не бихме и допуснали че Вие, г-н Московски, със своите разпореждания и изявления целите унищожението на държавния ж.п.сектор, считаме за необходимо да Ви информираме за следните факти и наши виждания:

В сайта на Вашето министерство новината от 17.11.2014г. е озаглавена: „Министър Ивайло Московски направи инспекция на жп гарите с ръчно управление”.<sup>1</sup>

Първата неточност – стрелките в дадения участък далеч не са всички с такова управление в системата. Докато тук става въпрос за временно положение, стрелки с ръчно управление има в цялата мрежа. Това далеч не е повод за притеснение. Чисто статистически няма данни за фрапиращи разлики в броя на произшествията в тези гарии в сравнение с останалите. Напълно сме съгласни, че пресъоръжаването им с по-съвременна техника и технология ще способства за намаляване степента на риска и ще облекчи непосредствено работещите на тези места колеги. Но, в никакъв случай не може да приемем внушението, че това са опасни места, още повече до толкова, че да налагат спиране на влаковете с всички съпътстващи неудобства за пътниците и последващ отлив от пътуването с влак.

Втората неточност е в началото на първото изречение на съобщението: „Спира се влаковото движение в участъка ...” – все пак товарното движение остава, нали?!

Вашите решения, комбинирани с този стил и начин на представяне на ситуацията силно са впечатлили представителите на медиите, за да се появят цяла поредица от публикации и съобщения от типа на „ Московски затвори смъртоносна жп линия. Между Нова Загора и Айтос вместо влаковете ще се движат автобуси”.<sup>2</sup>

Гореизложеното насаждат страх в населението и провокира отказ от ж.п. транспорта, и то в разрез със здравата логика. Защото:

1. Всеизвестна и доказана истина е, че за да се стигне до произшествие в ж.п. транспорта в повечето случаи не е достатъчно да сгреша само един работник. Необходимото условие е поредица от грешки и нарушения на няколко длъжностни лица.

---

<sup>1</sup> <https://www.mtitc.government.bg/page.php?category=92&id=7852>

<sup>2</sup> [http://novanews.bg/news/view/2014/11/18/92852/%D0%B2-%D0%BF%D0%B5%D1%87%D0%B0%D1%82%D0%B0-%D0%BC%D0%BE%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%B8-%D0%B7%D0%B0%D1%82%D0%B2%D0%BE%D1%80%D0%B8-%D1%81%D0%BC%D1%8A%D1%80%D1%82%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D1%81%D0%BD%D0%B0-%D0%B6%D0%BF-%D0%BB%D0%B8%D0%BD%D0%B8%D1%8F/?utm\\_source=news&utm\\_medium=link&utm\\_campaign=hot](http://novanews.bg/news/view/2014/11/18/92852/%D0%B2-%D0%BF%D0%B5%D1%87%D0%B0%D1%82%D0%B0-%D0%BC%D0%BE%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%B8-%D0%B7%D0%B0%D1%82%D0%B2%D0%BE%D1%80%D0%B8-%D1%81%D0%BC%D1%8A%D1%80%D1%82%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D1%81%D0%BD%D0%B0-%D0%B6%D0%BF-%D0%BB%D0%B8%D0%BD%D0%B8%D1%8F/?utm_source=news&utm_medium=link&utm_campaign=hot)

Конкретно за случая, подредени по хода на технологичния процес и възможността да реагират във времето са:

1. Постовият стрелочник. Подготвя маршрута за приемане на влака, докладва на ръководител движението и по негова заповед отваря входния сигнал. Безспорно и от публикациите в пресата личи - той е допуснал грешка и създал условия за приемане влак на зает коловоз;
2. Машинистът на влизащия в гарата влак;
3. Помощник - машинистът на същия - колегите реагират адекватно и спират във входните стрелки;
4. Ръководител движението, който посреща влизащия влак и в случай на придвижване по заетия коловоз е имал възможност и задължение да подаде заповед за спиране;
5. Машинистът на установения в гарата влак;
6. Помощник-машинистът на същия - и двамата са имали възможност да сигнализируют колегите си от насрещния влак.

От така изложената обстановка е явно, че от шестимата участници в хипотетичния удар е сгрешил само един. Предотвратилият произшествието е вторият по веригата. На останалите не им се е наложило да реагират - движещият се влак е спрял преди те да имат възможност да установят коловоза, на който влиза.

Казано образно – от шест възможни „предпазителя“ е отказал първият, задействал се е вторият, което в никакъв случай не дава повод за насаждане на паника.

Това наше виждане се споделя и от управленския екип на ДП НКЖИ: „Риска при телефонния способ, от човешка грешка е овладян, чрез нормативната уредба и системата за управление на безопасността”<sup>3</sup>

2. Скоростта на движение на съставите в района на гарите от въпросния участък е 25 км/ч, спиращият път на влака е под 50 метра. При тази скорост и възможност за спиране, да се внушава и дава повод за определения като:

- „Смъртоносна ж.п. линия” (в-к Труд)<sup>4</sup>;
  - „Два влака на косъм от жесток удар на гара Церковски” (24 часа)<sup>5</sup>;
  - „Влакове летели в общ коловоз един срещу друг” (Блиц)<sup>6</sup>;
- и т.н. говори само за едно – целенасочена атака срещу държавния ж.п.превозвач.

3. По своята същност избегнатият удар е сравним с всеки случай на избегнато ПТП в автомобилния транспорт. Защо се стигна до тази истерия и преекспониране на опасността? Защо не се запитаме колко са не само избегнатите стълкновения в автомобилния транспорт, но и тези, при които се разминава само с някой счупен фар или олющена боя? Каква е разликата, че се наложи личната Ви намеса, и то по този начин?

4. Някой Ви заблуди и Вие твърдите пред БНТ: „Има 9 рискови места - т.нар. развързани гари, където е възможно да станат някакви произшествия с влакове.” Заглавието в Блиц е още по-стряскащо: „Внимание: Девет са потенциалните гари-убийци!”<sup>7</sup>.

---

<sup>3</sup> Протокол 2/11.07.2014г. от заседание на ЦСС по КТД в ДП НКЖИ.

<sup>4</sup> <http://www.trud.bg/Article.asp?ArticleId=4432334>;

<sup>5</sup> <http://www.24chasa.bg/Article.asp?ArticleId=4431394>;

<sup>6</sup> <http://www.blitz.bg/news/article/303098>;

<sup>7</sup> <http://www.blitz.bg/news/article/303064>.

Кой и защо не Ви информира, че „развързаните“ поради ремонт гари далеч не са най-опасните места в ж.п. мрежата? Та нали така се работи във всички случаи на ремонти! От сега и в бъдеще при всеки ремонт ли ще прекъсваме влаковото движение? Как не се намери някой да Ви докладва, че в същия момент има междугария на основни ж.п. линии, където се работи от години без осигурителна техника, и където действително при евентуална човешка грешка би могло да се стигне до челен сблъсък между два състава, движещи се с минимум над 60 км/ч всеки? Има ли виновни за това, или пак виновен е обикновения железничар, който с години работи при ненормална експлоатационна обстановка?!

Този факт е известен на ръководството на ДП НКЖИ, но явно се мисли не за подобряване на безопасността, а за минимизиране възнагражденията на персонала: „... на територията на ДП НКЖИ има междугария, които не са оборудвани с осигурителна техника и дежурните ръководители в тези участъци постоянно работят на телефонен способ.“<sup>8</sup>

5. По повод само тримесечния стаж на стрелочника от гара Церковски, пред Нова телевизия, констатираните проблеми с персонала – „Да ви кажа, няма желаещи да работят в железниците. Не бих казал, че заради възнаграждения. Действително има място да се работи и по темата „възнаграждения“ там, но просто няма желаещи да работят в системата на железниците“.<sup>9</sup>

Заплащането на труда определено е причина за липсата на мотивация за работа в обикновения железничар. И не само номиналната заплата, а съотношенията между различните възнаграждения. Би било редно г-н министър да знаете и имате отговор на въпроса: защо Ви се налага лично да слагате ред в системата, след като възнагражденията на висшия мениджмънт са по-големи от Вашето?! И второ: защо в този случай персоналетът, свързан със сигурността на превозите, при цялата отговорност, постоянните изпити, медицински, психо прегледи и т.н., е трета категория труд и с неадекватно заплащане?

За липсата на кандидати за работа в железницата огромно значение има и отношението към работниците и спазването на правилата и законите от ръководния персонал. Показателен е примерът с колегите, имащи отношение към катастрофата на прелез Обеля на 09 октомври 2014г.:

- В разрез с Кодекса на труда, някой си позволява да принуди всички, имащи отношение към случая да подадат молби за неплатен отпуск.
- Въпреки, че са в отпуск, колегите – виновни и невинни, многократно са викани за уточняване на случая (включително и в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията). Виновните са наказани. А невинните – кой и как ще им възстанови нервите и загубеното време? Има ли изобщо такова намерение?
- Обосновани ли са наказанията, доказани ли са нарушения, каква е и има ли изобщо обективност при изясняването им? Как установиха вина на ръководителя движение в гара София? Твърдим, че нарушенията му са недоказани. Единствения факт е несъвпадението на записите в дневниците на двете гари. Кой от двамата ръководители е записал правилно и кой погрешно разменените телефонोगрама е недоказано и недоказуемо. Ако раз-

---

<sup>8</sup> Протокол 2/11.07.2014г. от заседание на ЦСС по КТД в ДП НКЖИ.

<sup>9</sup> <http://www.focus-news.net/opinion/2014/11/18/30764/ministar-ivaylo-moskovski-izklyuchvaneto-na-gari-ot-sistemata-na-signalizatsiya-i-signalno-ohranitelna-tehnika-netryabva-da-se-dopuska.html>.

следващите случая търсеха не грешник, а истината, ако целта бе не да се посочи и накаже виновник, а да се набележат и предприемат мерки за недопускане в бъдеще подобни ситуации, би следвало да се постъпи по различен начин. А именно: На конкретното работно място се водят няколко дневника И76. Не е ли логично разследващия орган да сравни записите във всички дневници. Ако (в което сме сигурни) се установи, че всички останали записи съвпадат с тези на отсрещния работник, не би ли следвало да се направят коренно различни заключения? Има множество наказани служители при недоказана вина. Този начин на работа с хората е масов, което е лесно доказуемо. Достатъчно според нас е да се изброят само наложените наказания с обтекаемата формулировка „неупражнен контрол” или тези, при които вината е „установена” чрез „визуална проверка”.

- Ръководителят движение на гара София е наказан с две наказания за едно и също „провинение”: 1-во - предупреждение за уволнение и 2-ро- преместване в друга гара. Тъй като е сигурно, че при проверка на случая ще бъде представена молба за преназначаване на колегата, възниква следващата поредица от въпроси:

- 1. Ако преместването в друга гара не е наказание, защо се цитира в бюлетин №10 като такова? Единственият възможен отговор е – за оказване психологически натиск върху останалите колеги.
- 2. Понижението в длъжност, наложено на колега, фигуриращ под 2-ри номер в бюлетина, също ли не е наказание? Защо ли формулировката напълно съвпада с възможно наказание по Дисциплинарния устав, който от години е отменен? Е ли и това преса върху хората, или се очаква да го приемат с възторг?
- В цитираното произшествие има и загинал човек. Как при това обстоятелство разследващите не направиха мащабна и детайлна проверка? Проверка, която да изясни пълната картина на начина на работа, да даде отговор на въпроса дали случая е изолиран, и вината е в конкретните двама-трима служители, или е практика. И ако се установи второто, не е ли това повод да се направи извода за действителен системен проблем, за който виновните са на много по-високи места и позиции?

Във връзка с отношението към работниците и в контекста на това, че явно се налага Вие да решавате проблемите на железничаря, използваме случая да Ви запознаем и със следното:

Не приемаме наложилата се „универсална рецепта”, с която от години се опитват да решат проблемите в държавните железници – само за сметка на работниците, чрез съкращения, „оптимизирания” и стагнация на заплащането им. В резултат се влоши качеството на работната сила, силно се влоши възрастовия състав, почти спря приема на квалифициран персонал. Решението бе открито по най-лекия начин – занижаване образователните изисквания, подмяна на подготовката в специализираните учебни заведения с няколкомесечни курсове.

Не приемаме за нормално да не се предоставят батерии за сигналните фенерчета, а да се извършват проверки за наличието и изправността им, да се доставя лятно облекло в края на есента, и да се очаква и изисква униформено облечени служители. Не е нормално след ремонт за 70 милиона лева на гара София централна, в 21-ви век, постовите кабинета да са с неотваряеми прозорци, без никаква вентилация. Такива са и тоалетните помещения, плюс „екстри” – липса на вода (изобщо в поста). Предстоящият монтаж на химически тоалетни при тези условия и при неизяснена ситуация – кой и къде ще изнася „продукта” не ни се коментира. Отварянето (и то на вътре) в коридор ши-



рок 80см. на три врати, не може да се обясни – просто трябва да се види. Каква безопасност и какво бързодействие – от този лабиринт се излиза само след точно премерени стъпки, изпълнени в строга последователност.

6. След като заради случая в Церковски ще бъде преустановено влаковото движение, защо „Обеля“ не доведе до никакви изводи и промени? Необходимо ли е при всеки случай да се намесва лично министърът? В случаите на охраняеми ж.п.прелези „веригата“ от участници, разделяща задействаните от незадействани бариери е неподсигурена нито с човешки, нито с технически средства. Ръководителят движение нарежда на прелезопазача, той спуска бариерите. Ако един от двамата по някаква причина не изпълни задълженията си, конфликтът между движещите се автомобил и влак става напълно възможен. Тъй като, надяваме се няма да се върви към спиране на влаковото движение във всички участъци с бариери с прелезопазач, предлагаме друго решение: да се съоръжат тези участъци по същия начин, по който е решен въпроса при автоматичните прелезни устройства – с предпрелезни светофори, или обвързка с изходните сигнали на дадената гара..

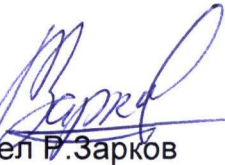
Уважаеми г-н Министър, след всичко гореизложено, което далеч не изчерпва нито вижданията, нито предложенията ни, предлагаме:

1. Да преразгледате решението си за спиране движението на пътническите композиции в участъка Нова Загора – Карнобат.

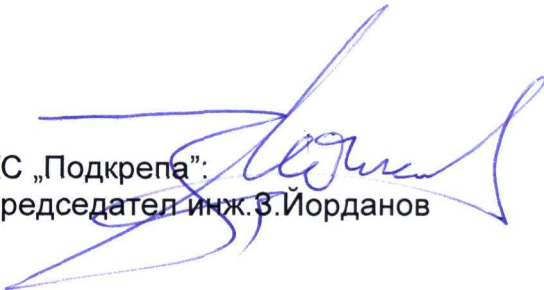
2. В най-кратки срокове да насрочите заседание на Консултативния съвет по безопасност, на който да обсъдим и намерим решение на поставените проблеми.

За синдикалните структури:

СЖБ – КНСБ:   
Председател инж.П.Бунев

ФТР „Подкрепа“:   
Председател П.Зарков

БЖС – СТСБ - КНСБ:   
Председател инж.С.Алексов

НЖС „Подкрепа“:   
Председател инж.З.Йорданов