



MINISTERSTVO
DOPRAVY
SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Závěrečná správa z vyšetrovania

**vážnej nehody na železničnej trati Košice – Plešivec, v úseku ŽST
Jabloňov nad Turňou – Výh. Tunel v žkm 55,080, dňa 13.10.2025 o
10:11 hod.**

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky

Záverečná správa z vyšetrovania

vážnej nehody na železničnej trati Košice – Plešivec, v úseku ŽST Jabloňov nad Turňou – Výh. Tunel v žkm 55,080, dňa 13.10.2025 o 10:11 hod.

Súhrn

Kategória nehodovej udalosti:	vážna nehoda.
Dátum a čas udalosti:	13.10.2025 o 10:11 hod.
Popis udalosti:	zrážka vlaku R 913 (ZSSK) s vlakom R 914 (ZSSK).
Miesto udalosti:	železničná trať Košice – Plešivec, v úseku ŽST Jabloňov nad Turňou – Výh. Tunel v žkm 55,080.
Zúčastnení:	ŽSR (manažér infraštruktúry), Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. (dopravca).
Následky:	27 ťažko zranených osôb, 71 ľahko zranených osôb materiálna škoda predbežne vo výške 1 479 123,55 eur náklady súvisiace s oneskoreniami neboli vyčíslené.
Bezprostredné príčiny udalosti:	nerešpektovanie návesti 1 „Stoj“ na návěstidle 2JL Výh. Tunel zakazujúcu jazdu.
Príčiny súvisiace s odbornými znalosťami, postupmi a údržbou:	neboli zistené
Príčiny súvisiace s podmienkami právneho rámca a systémom riadenia bezpečnosti:	neboli zistené
Bezpečnostné odporúčania:	Pre dopravcu ZSSK: 1. Preukázateľne zintenzívniť kontrolnú činnosť. 2. Preukázateľne rozšíriť prevenčnú činnosť a to najmä pre oblasť opakovaného poznania trate pre rušnovodičov.

Pre manažéra infraštruktúry:

1. Na traťových úsekoch, na ktorých sa mimo obvod železničnej stanice alebo výhybne zbieha jednokoľajná a dvojkoľajná trať, zabezpečiť pri najbližšej rekonštrukcii alebo modernizácii daného úseku realizáciu stavebnej a technologickej úpravy, spočívajúcej vo vybudovaní odvratnej výhybky a bočnej (slepej) koľaje ukončenej brzdiacim zarážadlom.

MINISTERSTVO DOPRAVY SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Námestie slobody č. 6, P.O.BOX č. 100, 810 05 Bratislava 15
Sekcia železničnej dopravy a dráh

Číslo: 03912/2025/SŽDD/100882
Vec: Záverečná správa z vyšetrovania

v Bratislave dňa 18.11.2025
Stupeň dôvernosti: CH

Záverečná správa z vyšetrovania

vážnej nehody na železničnej trati Košice – Plešivec, v úseku ŽST Jablonov nad Turňou – Výh. Tunel v žkm 55,080, dňa 13.10.2025 o 10:11 hod.

I. SÚHRN

Dňa 13. októbra 2025 o 10:11 hod. došlo na trati s diaľkovým ovládaním zabezpečovacieho zariadenia (DOZZ) ŽST Jablonov nad Turňou – Výh. Tunel, na výhybke č. T1, v žkm 55,080 k vzniku vážnej nehody a to prejdením návestidla 2JL Výh. Tunel v polohe „Stoj“ vlakom R 914 (ZSSK) a následne k zrážke s protiídúcim vlakom R 913 (ZSSK), ktorému vošiel do postavenej vlakovej cesty. Následkom zrážky bolo 27 ťažko zranených osôb a 71 ľahko zranených osôb. Ďalej nehodou došlo na vlaku R 913 (ZSSK) k vykoľajeniu HKV, prvého vozňa za HKV obidvoma podvozkami a druhého vozňa za HKV predným podvozkom. HKV a prvý vozeň boli vyvrátené vpravo v smere jazdy vedľa koľaje dole strmým svahom. Na vlaku R 914 (ZSSK) bolo poškodené HKV a prvý vozeň za HKV. Došlo k úplnému zničeniu (totálna škoda) obidvoch HKV (č. 92 56 1 757 005-4, 92 56 1 757 006-2), dvoch vozňov osobnej dopravy dopravcu ZSSK (č. 61 56 21-00 257-0, 61 56 20-00 122-7) a k poškodeniu 4 vozňov osobnej dopravy dopravcu ZSSK (č. 61 56 21-00 235-6, 61 56 20-00 139-1, 61 56 21-00 202-6 a 61 56 21-00 232-3). Zároveň nehodou došlo k poškodeniu zariadení infraštruktúry ŽSR. Železničná prevádzka bola úplne prerušená v úseku medzi ŽST Jablonov nad Turňou – ŽST Lipovník od 10:12 hod. (13. 10. 2025) do 20:00 hod. (14. 10. 2025) v celkovom rozsahu 2028 minút. Na 2. traťovej koľaji v úseku medzi ŽST Jablonov nad Turňou – Výh. Tunel bola čiastočne prerušená prevádzka od 20:00 hod. (14. 10. 2025) do 13:30 hod. (15. 10. 2025) v celkovom rozsahu 1050 minút. Prevádzka v úseku medzi ŽST Jablonov nad Turňou – Výh. Tunel po 2. traťovej koľaji bola obnovená dňa 15. 10. 2025 o 13:30 hod. s obmedzením rýchlosti na 50km/h.

II. ÚDAJE TÝKAJÚCE SA NEHODY

1. Nehoda

a) Dátum, presný čas a miesto nehody

13. 10. 2025 o 10:11 hod.,

hlavná železničná trať 2. kategórie č. 109 A Košice – Plešivec, trať s DOZZ ŽST Jablonov nad Turňou – Výh. Tunel, na výhybke č. T1 v žkm 55,080.

GPS súradnice:

zemepisná šírka 48.6006422°

zemepisná dĺžka 20.6445708°.

b) Popis nehody a miesta vrátane nasadenia záchranných a havarijných služieb

Dňa 13. 10. 2025 bola na traťovom úseku Zvolen os. st. – Košice vedená osobná doprava vlakmi R 913 (ZSSK) v smere do Košíc a R 914 (ZSSK) v smere do Zvolena os. st.

V čase o 10:01 hod. prijala výpravkyňa ŽST Jablonov nad Turňou prostredníctvom elektronického dopravného denníka (EDD) ohlásenie predvídaného prechodu vlaku R 914 (ZSSK) v ŽST Hrhov o 10:05 hod. a v čase o 10:04 hod. prijala aj ohlásenie predvídaného prechodu vlaku R 913 (ZSSK) v ŽST Lipovník o 10:09 hod. Na základe týchto údajov výpravkyňa predpokladala križovanie vlakov R 913 (ZSSK) a R 914 (ZSSK) vo Výh. Tunel.

Výh. Tunel sa nachádza v žkm 55,130 medzi ŽST Jablonov nad Turňou a ŽST Lipovník a rozdeľuje medzistaničný oddiel na dva priestorové oddiely, dvojkoľajný oddiel ŽST Jablonov nad Turňou – Výh. Tunel a jednokľajný oddiel Výh. Tunel – ŽST Lipovník.

Výpravkyňa v súlade s riadnou obsluhou zabezpečovacieho zariadenia následne postavila pre vlak R 913 (ZSSK) prechodovú vlakovú cestu po traťovej koľaji z Lipovníka cez Výh. Tunel na 1. traťovú koľaj, ďalej cez ŽST Jablonov nad Turňou po koľaji č. 1 smerom do ŽST Hrhov. Vlak R 914 (ZSSK) prechádzal ŽST Jablonov nad Turňou o 10:10 hod. po koľaji č. 2 a pokračoval smerom do Výh. Tunel po 2. traťovej koľaji, kde malo dôjsť ku križovaniu s vlakom R 913 (ZSSK).

Počas jazdy vlaku R 914 (ZSSK) po 2. traťovej koľaji došlo k nerešpektovaniu predzvesti Pr2JL, na ktorej bola Návesť 2 „Výstraha“ a nezníženiu rýchlosti jazdy spôsobom umožňujúcim bezpečne zastaviť pred nasledujúcim návěstidlom, pri ktorom mal očakávať zákaz jazdy. Následne došlo (z dôvodu nezníženia rýchlosti prikázaného predzvest'ou Pr2JL) k nerešpektovaniu návěstidla 2JL Výh. Tunel s návěst'ou 1 „Stoj“ zakazujúcu jazdu, pričom došlo k prejdeniu návěstidla 2JL Výh. Tunel celou dĺžkou vlaku R 914 (ZSSK) a vojdenu do postavenej prechodovej vlakovéj cesty po 1. traťovej koľaji pre vlak R 913 (ZSSK). Vlak R 914 (ZSSK) zastavil na výhybke č. T1 Výh. Tunel, v žkm 55,080, 105 m za úrovňou návěstidla 2JL, čím zasahoval do priechodného prierezu 1. traťovej koľaje.

Rušňovodič vlaku R 914 (ZSSK) po zastavení identifikoval prekročenie návěstidla 1 „Stoj“ a predpokladaný konflikt jazdných ciest. Uviedol, že sa pokúsil iniciovať spiatočný pohyb vlaku, avšak pred vykonaním tohto úkonu zaznamenal protiidúci vlak R 913 (ZSSK) vychádzajúci z tunela po 1. koľaji. Po vyhodnotení bezprostredného ohrozenia opustil stanovište a vyskočil smerom na pravú stranu od koľaje. V čase nárazu mal vlak R 913 (ZSSK) podľa rozboru záznamu rýchlomeru MIREL RM 1 rýchlosť 87 km/h, pričom vlak R 914 (ZSSK) stál.

Následne došlo k čelnej zrážke vlaku R 913 (ZSSK), ktorý mal postavenú prechodovú vlakovú cestu cez Výh. Tunel po 1. traťovej koľaji so stojacim vlakom R 914 (ZSSK) na výhybke č. T1 Výh. Tunel, v žkm 55,080, vo vzdialenosti 50 m od začiatku výhybky.

HKV vlaku R 913 (ZSSK) narazilo ľavou prednou časťou do ľavej prednej časti HKV vlaku R 914 (ZSSK) zasahujúceho do priechodného prierezu 1. traťovej koľaje. Následkom zrážky došlo k posunutiu (zatlačeniu) vlaku R 914 (ZSSK) späť smerom na 2. traťovú koľaj do vzdialenosti 52,4 m. Vlak R 913 (ZSSK) po zrážke následne vykoľajil HKV a prvým vozňom za HKV obidvoma podvozkami a druhým vozňom za HKV predným podvozkom v smere jazdy. HKV a prvý vozeň vlaku R 913 (ZSSK) boli vyvrátené a vytlačené dole príľahlým strmým svahom vpravo vedľa 1. traťovej koľaje.

Miesto zrážky bolo určené v žkm 55,080 na výhybke č. T1 Výh. Tunel, vo vzdialenosti 105 m za návěstidlom 2JL v smere jazdy vlaku R 914 (ZSSK), kde bola prvá stopa po otere predného zmetáka (pluhu) HKV 92 56 1 757 006-2 vlaku R 914 ZSSK na temenách hláv koľajnic v odbočnom (vedľajšom) smere výhybky č. T1 smerom na 2. traťovú koľaj. Vo vzdialenosti 0,8 m od miesta zrážky bola prvá stopa po vykoľajení ľavých kolies HKV 92 56 1 757 005-4 vlaku R 913 (ZSSK) vpravo v smere jazdy, ktoré boli na vnútornej strane hlavy ľavého koľajnicového pásu 1. traťovej koľaji, v priamom smere výhybky č. T1 pre smer jazdy vlaku R 913 (ZSSK) a na zvierkovej skrutke z vnútornej strany ľavého koľajnicového pásu. Na pravej strane boli v obdobnej vzdialenosti stopy po vykoľajení pravých kolies vpravo v smere jazdy viditeľné na hlave pravého koľajnicového pásu. Ďalšie

stopy po vykoľajení a jazde vykoľajených ľavých aj pravých kolies boli viditeľné na upevňovadlách (zvierkach a zvierkových skrutkách), na pravej prídržnici v smere jazdy (pre priamy smer), ktorá bola zdeformovaná, na srdcovke a krídlových koľajniciach, na drevených podvaloch, štrku, káblovej chráničke a príhlého svahu až po miesto zosunutia HKV a 1 vozňa vlaku R 913 (ZSSK) dolu po príhlom strmom svahu vpravo vedľa 1. traťovej koľaje.

V mieste nehody a jeho okolí boli zdokumentované rozsiahle stopy po náraze a rôzne úlomky z oboch vozidiel, ako zlomený tanier nárazníka, hadica vzduchového napájacieho potrubia, časť plechu predného zmetáka HKV, časť tlmiča HKV, hadica hlavného potrubia, časti tlmiča HKV, skrutkovka, ľavý nárazník z HKV (R 914 (ZSSK)), tanier nárazníka, strecha a pravá predná časť HKV (R 914 (ZSSK)), časť narážacieho ústrojenstva, predné čelo HKV 92 56 1 757 006-2 (R 914 (ZSSK)), odtrhnutá predná časť stanovišťa rušnovodiča (ventilátor a skriňa ističov) z HKV (R 914 (ZSSK)).

Vo vzdialenosti 8 m pred miestom zrážky a 2 m za miestom zrážky bola zistená smerová deformácia koľaje, kde boli v štrku za hlavami podvalov stopy po vytlačení koľaje smerom vpravo o 0,4 m. Žiadne čelo HKV stálo v úrovni námedzníka výhybky č. T1.

Na svetelnom obraze koľajiska ovládacieho pultu reléového zabezpečovacieho zariadenia v dopravnej kancelárii ŽST Jablonov nad Turňou bol indikovaný stálym bielym svetlom priesvitiek záver postavenej prechodovej vlakovej cesty zo smeru Výh. Tunel z 1. traťovej koľaje po koľaji č. 1 a ďalej smerom do ŽST Hrhov po 1. traťovej koľaji. Na monitore jednotného obslužného miesta (JOP) riadiaceho systému REMOTE 98 bolo indikované stálou červenou farbou obsadenie výhybkového obvodu VT1 v priamom smere po 1. traťovej koľaji a obvodu 2JLT1 pred návestidlom 2JL (v reléovej miestnosti boli kontrolné relé príslušných koľajových obvodov – kotvy odpadnuté). Ostatné koľajové obvody boli v základnom stave – voľné (indikované stálou sivou farbou). Smer udeleného traťového súhlasu bol udelený smerom do ŽST Lipovník. Návestidlá indikovali základnú polohu (Návesť 1 „Stoj“). Kontrolné a ovládacie prvky reléového zabezpečovacieho zariadenia boli zriadené na JOP v dopravnej kancelárii ŽST Jablonov nad Turňou, ktoré bolo v prevádzkyschopnom stave. Ovládacie a indikačné prvky núdzovej obsluhy boli umiestnené na ovládacom pulte v dopravnej kancelárii ŽST Jablonov nad Turňou. Bezpečnostné závery boli v plnom počte a neporušené.

Ohlásenie vzniku nehody vykonali na tiesňovú linku č. 112 rušnovodič vlaku R 914 (ZSSK), výpravkyňa ŽST Jablonov nad Turňou a niektorí cestujúci. Na miesto nehody došli všetky zložky integrovaného záchranného systému (RZP, RLP, LZS, HaZZ) a príslušníci oddelenia ŽP PZ Košice, ktorí zabezpečili miesto nehody pre potreby vyšetrovania v spolupráci s vyšetrovateľom OKP PZ Rožňava. Z miesta udalosti bolo transportovaných leteckou záchrannou službou (2 ks vrtuľníkov) vozidlami RZP a RLP, vozidlami RZS HAZZ a evakuačnými autobusmi celkovo 71 osôb do najbližších nemocníc (Univerzitná nemocnica L. Pasteura v Košiciach, Železničná nemocnica Košice, Fakultná nemocnica AGEL Šaca, Fakultná nemocnica J. A. Reimana v Prešove, Nemocnica s poliklinikou v Rožňave). Príslušníci HaZZ zabezpečili miesto nehody proti vzniku požiaru a proti úniku prevádzkových kvapalín. Po zdokumentovaní nehody príslušníkmi PZ bol o 21:00 hod. po ukončení 3D skenovania miesta nehody daný súhlas na začatie odpratávacích a obnovovacích prác na mieste nehody.

Následky nehody odstránené prostredníctvom nehodových pomocných prostriedkov:

- dopravcu ZSSK:
 - príchod na miesto nehody 17:00 hod.,
 - začiatok prác 19:20 hod.,
 - ukončenie prác 04:30 hod. (14.10.2025),

- pracoviska MO Košice:
 - o príchod na miesto nehody 19:00 hod.,
 - o začiatok prác 19:20 hod.,
 - o ukončenie prác 05:00 hod. (14.10.2025),
- dopravcu Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia, a. s.:
 - o príchod na miesto nehody 07:50 hod. (14.10.2025)
 - o začiatok prác 08:00 hod.,
 - o ukončenie prác 15:40 hod.

c) Rozhodnutie o vykonaní zisťovania príčin vzniku nehody, zloženie tímu a vykonanie zisťovania príčin vzniku nehody

V zmysle ustanovení § 95 zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov vyšetrovateľ MD SR, po oznámení zo strany ŽSR o vzniku nehody, rozhodol o začatí vyšetrovania. Vyšetrovanie vykonával vyšetrovateľ MD SR. Vyšetrovanie bolo vykonávané v čase od 11. 10. 2025 do 17. 11. 2025.

2. Popis nehody

a) Zúčastnení zamestnanci a dodávatelia, ako aj ostatní účastníci a svedkovia

- JB, rušňovodič vlaku R 914 (ZSSK), zamestnanec ZSSK,
- TP, rušňovodič vlaku R 913 (ZSSK), zamestnanec ZSSK,
- JS, vlakvedúca vlaku R 914 (ZSSK), zamestnankyňa ZSSK,
- DZ, vlakvedúca vlaku R 913 (ZSSK), zamestnankyňa ZSSK,
- DF, výpravkyňa ŽST Jablonov nad Turňou,
- ZL, kontrolór tratí.

b) Vlaky a ich zloženie, vrátane registračných čísel zúčastnených vozidiel

Vlak R 913 (ZSSK) počas jazdy mal:

- 4 koľajové vozidlá:
 - vedúce HKV 757-92 56 1 757 005-4,
 - 61 56 21-00 257-0,
 - 61 56 21-00 235-6,
 - 61 56 20-00 139-1.
- celková dĺžka 90 m,
- celková hmotnosť 214 t,
- skutočné brzdiace percentá 107,
- 16 náprav,
- riadne označené príslušnými návest'ami.

Vlak R 913 (ZSSK) jazdil v zmysle tabelárneho CP vygenerovaného systémom KIS dňa 05. 08. 2025, platného pre daný vlak na dni 15. 08. 2025 – 13. 12. 2025 na trati Zvolen os. st. – Košice. Rýchlosť v úseku Blhovce – Košice je stanovená na 100 km/h.

Vlak R 914 (ZSSK) počas jazdy mal:

- 4 koľajové vozidlá:
 - vedúce HKV 757-92 56 1 757 006-2,
 - 61 56 20-00 122-7,
 - 61 56 21-00 202-6,
 - 61 56 21-00 232-3.
- celková dĺžka 90 m,
- celková hmotnosť 214 t,

- skutočné brzdiace percentá 107,
- 16 náprav,
- riadne označené príslušnými návest'ami.

Vlak R 914 (ZSSK) jazdil v zmysle tabelárneho CP vygenerovaného systémom KIS dňa 05. 08. 2025, platného pre daný vlak na dni 15. 08. 2025 – 13. 12. 2025 na trati Košice – Zvolen os. st. Rýchlosť v úseku Košice – Blhovce je stanovená na 100 km/h.

c) Popis infraštruktúry a systému signalizácie - typy koľají, výhybiek, zabezpečovacích a oznamovacích zariadení a spôsob ich obsluhy

Infraštruktúra

Miesto nehody sa nachádzalo v žkm 55,080 na jednokoľajnej, neelektrifikovanej železničnej trati 2. kategórie č. 109A Košice – Plešivec.

V úseku ŽST Jablonov nad Turňou – Výh. Tunel je železničná trať dvojkoľajná s diaľkovo ovládaným zabezpečovacím zariadením, normálneho rozchodu (1435 mm).

Traťová rýchlosť v oboch smeroch je 100 km/h a zábrzdna vzdialenosť 700 m.

Začiatok trate s diaľkovo ovládaným zabezpečovacím zariadením je v žkm 50,620, na úrovni vchodového návestidla 1L a 2L ŽST Jablonov nad Turňou a koniec trate s diaľkovo ovládaným zabezpečovacím zariadením je v žkm 55,497, na úrovni návestidla LS Výh. Tunel. Riadiacou stanicou je ŽST Jablonov nad Turňou, ktorá je sídlom výpravcu dopravy a obsluhy technologických zariadení. Prípojné stanice sú ŽST Hrhov a ŽST Lipovník.

Výh. Tunel sa nachádza v žkm 55,130 medzi ŽST Jablonov nad Turňou a ŽST Lipovník a rozdeľuje medzistaničný oddiel na dva priestorové oddiely na:

- dvojkoľajný oddiel – ŽST Jablonov nad Turňou – Výh. Tunel a
- jednokoľajný oddiel – Výh. Tunel – ŽST Lipovník.

Výh. Tunel nebola obsadená dopravným zamestnancom.

Smerové a sklonové pomery:

Smerové pomery 2. traťovej koľaje v smere kilometrov (pre smer jazdy vlaku R 914 ZSSK):

- od žkm 53,962 do žkm 54,298 je v ľavotočivom oblúku o polomere 600 m, s prechodnicami a vzostupnicami s prevýšením 133 mm,
- od žkm 54,298 do žkm 54,396 priama koľaj,
- od žkm 54,396 do žkm 54,880 je v pravotočivom oblúku o polomere 600 m, s prechodnicami a vzostupnicami s prevýšením 128 mm,
- od žkm 54,880 do žkm 54,973 priama koľaj,
- od žkm 54,973 do žkm 55,038 je v ľavotočivom oblúku o polomere 1200 m, bez prevýšenia,
- od žkm 55,038 do žkm 55,065 koľaj priama a
- od žkm 55,065 do žkm 55,130 (začiatok výhybky č. T1) je v pravotočivom oblúku o polomere 1200 m, bez prevýšenia.

Sklonové pomery 2. TK:

- od žkm 54,350 do žkm 54,650 - stúpanie 11,5 ‰ a
- od žkm 54,650 do žkm 55,294 - stúpanie 7,1 ‰.

Výhybka č. T1

- tvaru J S49 1:18,5 - 1200 L p d,
- drevené podvaly,
- podkladnicové upevnenie rebrové tuhé,
- zapustené koľajové lôžko štrkové, so začiatkom v žkm 55,130,
- v koľaji č. 1, vložená 01. 01. 1988,
- montovaná (stykována),
- druh uzáveru – hákový uzáver,
- traťová rýchlosť cez výhybku 100 km/h v priamom aj odbočnom (vedľajšom) smere.

Výhybka je obsluhovaná výpravcom ŽST Jablonov nad Turňou, ústredne prestavovaná a zabezpečená elektromotorickým prestavníkom EP 600. Kľuka (1 ks) na ručné prestavovanie výhybky bola uložená v technologickej miestnosti výhybne. Pre prípad porúch bola výhybka č. T1 vo výhybni vybavená výmenovými zámkami DUZ (doplňkový uzamykací zámok), ktorými ju bolo možno uzamknúť pre jazdu po 1. traťovej koľaji.

Signalizácia a zabezpečovacie zariadenie:

Priestorový oddiel ŽST Jablonov nad Turňou – Výh. Tunel a Výh. Tunel – ŽST Lipovník je vybavený obojsmerným automatickým traťovým zabezpečovacím zariadením 3. kategórie – automatickým hradlom (typu AH 83) so samostatnými predzvest'ami. Indikačné a ovládacie prvky boli zobrazené na monitore JOP v ŽST Jablonov nad Turňou.

Výh. Tunel je vybavená RZZ 3. kategórie, cestového systému so svetelnými hlavnými návestidlami, bez odchodových návestidiel. Svetelné návestidlá sú závislé na polohe prechádzanej výhybky č. T1. Reléové zabezpečovacie zariadenie výhybne je diaľkovo obsluhované prostredníctvom riadiaceho systému REMOTE 98 z pracoviska JOP v dopravnej kancelárii ŽST Jablonov nad Turňou. Rozsvietením návestidla na návesť povolujúcu jazdu sa povoľuje jazda vlaku cez výhybnu do ďalšieho priestorového oddielu. Voľnosť úsekov LSK a VT1 bola kontrolovaná prostredníctvom koľajových obvodov 75 Hz. Pre prípady nemožnosti diaľkovo ovládať zabezpečovacie zariadenia vo výhybni z ovládacieho zariadenia REMOTE 98, je v ŽST Jablonov nad Turňou zriadený panel núdzového ovládania. Ovládacie a indikačné prvky sú umiestnené na ovládacom pulte reléového zabezpečovacieho zariadenia. Svetelné stožiarové návestidlo 2JL Výh. Tunel (typu AŽD 71) umiestnené v žkm 54,975 a obsluhované výpravcom ŽST Jablonov nad Turňou. Základná návesť - Návesť 1 „Stoj“ (červené svetlo). Samostatná svetelná stožiarová predzvesť Pr2JL typu (typu AŽD 71) je umiestnená v žkm 53,850 a je ovládaná samočinne, závisle od návestidla 2JL. Základná návesť - Návesť 2 „Výstraha“ (žlté svetlo).

d) Komunikačné prostriedky

Telefónne okruhy:

- traťové spojenie: ŽST Jablonov nad Turňou – ŽST Hrhov,
- traťové spojenie: ŽST Jablonov nad Turňou – ŽST Lipovník,
- traťové spojenie: ŽST Jablonov nad Turňou – Výh. Tunel, do ktorého boli zapojené:

- T v reléovom domčeku PZZ v km 52,243,
- T na budove Výh. Tunel,
- T pri vchodových návestidlách 1JL, 2JL a LS Výh. Tunel,
- samostatné privolávacie okruhy:
 - vchodové návestidlo 1L, 2L ŽST Jablonov nad Turňou – výpravca,
 - vchodové návestidlo 1S, 2S ŽST Jablonov nad Turňou – výpravca.

Tieto spojenia boli zapojené v malom telefónnom zapojovači MTZ 10/1, ktorý sa nachádzal na dopravnom stole. MTZ 10/1 obsluhoval výpravca podľa návodu v Prílohe 9 PP. Správcom zariadenia je SMSÚ OZT OT Košice.

- dispečerské spojenie: Košice – Plešivec – vlakový dispečer, Správcom zariadenia bolo SMSÚ OZT OT Košice.
- prevádzkové spojenie: bolo uskutočňované telefónnym prístrojom Alcatel-Lucent IP Touch 4028, ktorý sa nachádzal na dopravnom stole v dopravnej kancelárii. Obsluha sa vykonávala podľa návodu uloženého v Prílohe 9 PP. ATÚ volacie číslo 916/6425. Voľba ďalších účastníkov sa vykonávala podľa telefónneho zoznamu.
- verejná telefónna sieť: oprávnenie pre vstup do verejnej telefónnej siete mal výpravca cez prevádzkové telefónne spojenie ATÚ predvoľbou 0+ telefónne číslo volaného účastníka. Hovory uskutočnené do verejnej telefónnej siete evidoval v Záznamníku hovorov.

Správcom zariadenia sú Železničné telekomunikácie.

Rádiové spojenie:

Rádiotelefónne spojenie staničné a traťové obsluhoval výpravca. Rádiový prevádzkový poriadok tvoril Prílohu č. 11 PP. Správcom zariadenia je SMSÚ OZT OT Košice.

Informačné technológie pre riadenie prevádzky, výpočtová technika:

V dopravnej kancelárii sa nachádzal 1 ks počítač (PC, monitor, klávesnica, myš, tlačiareň, náhradný prúdový zdroj) s nainštalovanými aplikáciami:

- IS PIS - zabezpečoval zber dát o prevádzkových situáciách, informácie o prevádzkovej ponuke železnice. Obsluha Technologického portálu PIS sa vykonávala podľa príručiek, ktoré boli spracované ku každej aplikácií samostatne.
- EDD - Príručka používateľa PIS - Elektronický dopravný denník a ďalšie pokyny k EDD tvorili Prílohu č. 23 PP. Správcom kmeňových údajov bol prednosta stanice, dopravný námestník ŽST a odborný technický zamestnanec pre IT.
- Elektronická pošta - bola základným komponentom programu MICROSOFT Outlook. Elektronická pošta umožňovala pohodlným spôsobom posilať a prijímať správy v elektronickej forme na e-mailovú adresu VypravcaJanT@zsr.sk, pričom všetci výpravcovia pracovali s pridelením jednej elektronickej adresy.

PC bol umiestnený na dopravnom stole výpravcu, ktorý zodpovedal za jeho správnu obsluhu a za to, že nebude využívaný na iné činnosti, ktoré nesúvisia s výkonom dopravnej služby.

Správcom zariadenia sú Železničné telekomunikácie

Následkom nehody nedošlo k poškodeniu komunikačných zariadení.

e) Práce vykonané na mieste nehody alebo v jeho blízkosti

V mieste nehody ani v jeho blízkosti neboli v čase vzniku vykonávané žiadne stavebné ani udržiavacie práce.

f) Spustenie núdzového plánu s nadväzným reťazcom udalostí

Manažér infraštruktúry:

Rušňovodič vlaku R 914 (ZSSK) oznámil vznik nehody výpravky ŽST Jablonov nad Turňou prostredníctvom mobilného telefónu kontrolóra trate, ktorý sa nachádzal vo Výh. Tunel, kontrolnému dispečerovi OR Košice Ing. RŠ o 10:15 hod. Ten následne vyrozumel o vzniku nehody VIBŽD Mgr. MP o 10:20 hod. Vedúci SI Košice Ing. MU, VIBŽD Mgr. MP a IBŽD Mgr. LM sa na miesto vzniku nehody dostavili o 11:20 hod. Súhlas na manipuláciu s časťou súpravy vlaku R 914 (ZSSK) bol daný VIBŽD SI Košice so súhlasom PZ. Súhlas na začatie odprátavacích a obnovovacích prác na mieste nehody bol daný o 21:00 hod. VIBŽD SI Košice po ukončení dokumentovania (3D skenovania) miesta nehody príslušníkmi PZ.

Dopravca ZSSK

Vznik vážnej nehody ohlásila vlakvedúca vlaku R 914 (ZSSK) v čase 10:14 hod. regionálnemu dispečerovi Mgr. MK, ktorý okamžite informoval ústredného dispečera p. RB, kontrolného dispečera ŽSR Ing. RŠ, inšpektora BŽD Mgr. JS, ktorý informoval inšpektora BŽD Mgr. MT, ktorý zabezpečil prvotné šetrenie vážnej nehody. V zmysle Havarijného plánu ZSSK vyrozumel ústredný dispečer ZSSK o nehode vedúcich zamestnancov ZSSK.

g) Spustenie núdzového plánu verejných záchranných služieb, polície a zdravotných služieb s nadväzným reťazcom udalostí

Vznik nehody ohlásil na tiesňovú linku č. 112 rušňovodič vlaku R 914 (ZSSK), výpravkyňa ŽST Jablonov nad Turňou a ďalší neznámi cestujúci. Na miesto nehody sa dostavili všetky zložky integrovaného záchranného systému (RZP, RLP, LZS, HaZZ), vrátane leteckej záchranej služby. Z miesta udalosti boli zranení transportovaných leteckou záchrannou službou (2 ks vrtuľníkov) vozidlami RZP a RLP, vozidlami RZS HAZZ a evakuačnými autobusmi. Príslušníci oddelenia ŽP PZ Košice, ktorí zabezpečili miesto nehody pre potreby vyšetrovania v spolupráci s vyšetrovateľom OKP PZ Rožňava. Príslušníci HaZZ zabezpečili miesto nehody proti vzniku požiaru a proti úniku prevádzkových kvapalín. Po zdokumentovaní nehody príslušníkmi PZ bol o 21:00 hod. po ukončení 3D skenovania miesta nehody daný súhlas na začatie odprátavacích a obnovovacích prác na mieste nehody.

h) Účastníci incidentu z vonkajšieho prostredia (cestné vozidlá, a pod.)

V súvislosti so vznikom tejto nehody sa nezisťovalo.

3. Mŕtvi, zranení a materiálne škody :

Pri nehode došlo podľa prílohy 8 časti I. bodu 1.19 zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov k ťažkému zraneniu 27 osôb. Celkový počet zranených je 98. Následkom nehody došlo k úplnému zničeniu (totálnej škode) 2 HKV (č. 92 56 1 757 005-4, 92 56 1 757 006-2) a 2 vozňov osobnej dopravy dopravcu ZSSK (č. 61 56 21-00 257-0, 61 56 20-00 122-7); k poškodeniu 4 vozňov osobnej dopravy dopravcu ZSSK (č. 61 56 21-00 235-6, 61 56 20-00 139-1, 61 56 21-00 202-6 a 61 56 21-00 232-3).

Došlo k úplnému prerušeniu prevádzky v úseku medzi ŽST Jablonov nad Turňou – ŽST Lipovník od 10:12 hod. do 20:00 hod. dňa 14.10.2025 (2028 minút) kde bola zavedená NAD. Čiastočne bola prerušená doprava na 2. TK v úseku medzi ŽST Jablonov nad Turňou – Výh. Tunel od 20:00 hod. dňa 14.10.2025 do 13:30 hod. dňa 15.10.2025 (1050 minút). Následkom nehody bolo osem zmeškaných vlakov dopravcu ZSSK, k odrieknutiu štrnástich vlakov dopravcu ZSSK, z toho päť bez náhrady a deväť s náhradnou autobusovou dopravou a dvoch vlakov dopravcu ZSSKC.

Následkom nehody došlo k poškodeniu železničného zvršku, zatiaľ bez vyčíslenia škody:

- 1 ks prídržnica KN 60,
- 12 ks podkladníc pod prídržnicu KN 60,
- 6 ks drevených podvalov dĺžky 2,6 m,
- 10 ks drevených výhybkových podvalov dĺžky 4 – 4,6 m,
- 1 ks koľajnica typu S49 dĺžky 20 m,
- drobné upevňovadlá a
- 1 ks prepojka.

Predbežná škoda vyčíslená ŽSR	35 190,04 eur
Predbežná škoda vyčíslená dopravcom ZSSK	1 443 933,51 eur
Celková predbežná vyčíslená škoda vzniknutá pri nehode	1 479 123,55 eur

Celospoločenské náklady súvisiace s oneskoreniami v dôsledku nehody v zmysle prílohy 8 zákona č. 513/2009 Z. z. č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov vzniknuté zmeškaním vlakov neboli vyčíslené.

Výška škody je iba predpokladaná a pre potreby vyšetrovania tejto nehody je irelevantná.

4. Vonkajšie okolnosti: počasie a geografické údaje

Počasie v čase vzniku nehody: teplota +19 °C, oblačno. K nehode došlo v mieste, kde bola traťová koľaj vedená v ľavotočivom oblúku o polomere $r=1200$ m. Trať bola vedená v odreze. Strmý svah sa zvažoval k železničnej trati vpravo v smere jazdy vlaku R 913 (ZSSK).

III. ZISTENÉ SKUTOČNOSTI

1. Súhrn výpovedí

a) Zamestnanci, vrátane dodávateľov

JB, rušňovodič vaku R 914 (ZSSK)

V zápise so zamestnancom uviedol nasledovné. Po príchode do ŽST Filákov som pri striedaní na osi prevzal HKV 757 006 v poriadku. Po príchode s vlakom R 911 do ŽST Košice som s HKV súpravu obehol a vracal som sa ako R 914. Jazda vlaku prebiehala v poriadku až po ŽST Moldava nad Bodvou, kde mi na HKV zaúčinkovala porucha chladenia elektrodynamickéj brzdy. Po príchode vlaku do ŽST Turňa nad Bodvou som HKV stopol a zresetoval. Po opätovnom naštartovaní vykazovalo správnu činnosť a pokračoval som v jazde. Po prechode ŽST Jablonov nad Turňou mi znovu signalizovalo poruchu porucha chladenia elektrodynamickéj brzdy a kotvových prúdov, ale HKV ťažnú silu vyvíjalo. Na samotnú jazdu zo ŽST Jablonov nad Turňou až po Výh. Tunel si z dôvodu traumy po nehode neviem spomenúť. Pamätám si len to, že po výjazde z pravotočivého oblúka som asi na 200 – 250 metrov zbadal návesť „STOJ“ na návestidle Výh. Tunel. Okamžite som použil rýchločinné brzdenie spolu s prídavnou brzdou HKV. Po zastavení vlaku som sa snažil s vlakom cúvnuť, nakoľko som predpokladal jazdu protiidúceho vlaku a čelo vlaku zasahovalo do priechodného prierezu susednej koľaje, keďže čelo vlaku stálo asi dva metre za námedzníkom. V tom som si všimol, že z tunela vychádzajú svetlá reflektora a zrážka vlakov bude neodvratná. Preto som z HKV vyskočil na pravú stranu. Došlo k nárazu. Okamžite som telefonicky volal IZS na číslo 112, oznámil som im udalosť. Traťovému robotníkovi, ktorý sa nachádzal neďaleko som prikázal informovať výpravcu ŽST Jablonov nad Turňou. Začal som s evakuáciou cestujúcich z prvého vozňa protiidúceho vlaku cez otvorené nástupné dvere,

vlakvedúca prichádzala z posledného vozňa telefonujúc dispečerovi ZSSK a spolu sme pokračovali v evakuácii cestujúcich. Ja som potom zišiel dole k HKV protiidúceho vlaku a volal na rušňovodiča, on sa mi ozval, že je v poriadku a bolia ho zuby. Spýtal som sa, či sa k nemu dá dostať, povedal, že nie, tak som privolať záchranné zložky, ktoré medzitým už dorazili. Ja som pomáhal záchranným zložkám so záchranou cestujúcich.

Po príchode príslušníkov PZ som bol podrobený dychovej skúške a testu na drogy s výsledkom negatív a potom som s nimi odišiel služobným autom na spísanie zápisnice.

Otázka: Kto sa nachádzal s Vami na stanovišti rušňovodiča v čase vzniku udalosti?

Odpoveď: Bol som sám.

Otázka: Ako bolo označené čelo vlaku?

Odpoveď: Návest'ou začiatok vlaku.

Otázka: Aké bolo počasie a viditeľnosť počas jazdy vlaku R 914 ZSSK?

Odpoveď: Polojasno, viditeľnosť dobrá.

Otázka: Mali ste vygenerovaný aktuálny CP vlaku R 914 z ETD.ZSSK.ext?

Odpoveď: Áno, mal.

Otázka: Aká návesť bola na predzvesti návestidla Výh. Tunel?

Odpoveď: Nepamätám si.

Otázka: Vykazovalo HKV počas jazdy nejaké poruchy?

Odpoveď: Porucha chladenia elektrodynamickej brzdy, porucha kotvových prúdov.

Otázka: Akú činnosť ste vykonávali počas jazdy okolo predzvesti?

Odpoveď: Nepamätám si.

Otázka: Boli ste informovaní o mimoriadnom križovaní výpravcom?

Odpoveď: Nie.

Otázka: Aká rýchlosť vlaku bola pri prejazde okolo predzvesti?

Odpoveď: Okolo 98 km.h-1.

Otázka: Kedy ste zistil, že návestidlo Výh. Tunel návestí návesť „Stoj“?

Odpoveď: Po výjazde z oblúka hneď ako som ho zbadal.

Otázka: Na akú návesť ste prechádzal cez ŽST Jablonov nad Turnou?

Odpoveď: Voľno.

Otázka: Ste si vedomí toho, že v zmysle predpisu V2 čl. 23 q ste povinný sledovať návesti?

Odpoveď: Áno.

Otázka: Ste si si vedomí, že v zmysle predpisu Z1 čl.44, že rozkazy vyjadrené návest'ami sa musia splniť?

Odpoveď: Áno.

Otázka: Pri prejazde okolo predzvesti vyvíjalo HKV ťažnú silu?

Odpoveď: Nepamätám si.

Otázka: Keďže na návestidle 2JL bola návesť „STOJ“, ste si vedomí, že na predzvesti musela byť návesť „VÝSTRAHA“?

Odpoveď: Ak zab. zar. fungovalo správne, tak mala byť .

Otázka: Ste si vedomí, že svojou činnosťou ste porušil predpisy V2 čl. 23q, Z1 čl. 44 a 58?

Odpoveď: Viem, že došlo k porušeniu predpisov, ale nebolo to úmyselne .

Otázka: Akú činnosť ste vykonávali počas jazdy okolo predzvesti?

Odpoveď: Nepamätám si.

Otázka: Volal ste vyšetrovateľovi ZSSK?

Odpoveď: Volal som raz na zmeškaný hovor, ale nikto mi nedvíhal a neviem, či to bolo číslo vyšetrovateľa ZSSK.

Otázka: Či traťový robotník telefonoval svojim MT výpravkyni ŽST Jablonov?

Odpoveď: Neviem, ja som sa venoval telefonátu na č. 112 a pomoci pri záchranných prácach.

Otázka: Ste si vedomí, že v zmysle článku 58 predpisu Z1 ste povinný znížiť rýchlosť vlaku tak, aby ste pred návestidlom zakazujúcim jazdu bezpečne zastavil?

Odpoveď: Áno.

Otázka: Komunikoval ste s výpravkyňou cez MT traťového robotníka?

Odpoveď: Mal som jeho telefón pri uchu, ale na druhom uchu som mal 112, tak som sa venoval 112. Telefón som mu vrátil.

Otázka: Chcete k uvádzanej veci ešte niečo dodať?

Odpoveď: Celá udalosť ma veľmi mrzí a vôbec si neviem vysvetliť, ako sa mohla stať.

JB, rušňovodič vaku R 914 (ZSSK)

V zápisnici z ORPZ Rožňava uviedol nasledovné. Nastupoval som do práce vo Zvolene ráno 3.38 hod., kde bolo nástupné miesto. Ja som spal v práci, lebo som večer končil v práci okolo 19.00 hod., tak som ostal spať na pracovisku, kde máme na to určené izby. Rýchlik po mojom dnešnom nástupe do práce odchádzal o 5.13 hod. zo Zvolena. Prišli sme do Lučenca, kde sa prestupovalo do autobusov, lebo bola výluka, kde sme vystupovali vo Filákovke. Tam som prevzal od kolegu druhú súpravu s mašinou a s ňou som pokračoval do Košíc. V Košiciach sme súpravu obehli, to znamená, že sa súprava nechá otočiť a po 40 minútach po spísaní aj potrebných papierov sme odchádzali z Košíc. Cesta prebiehala v poriadku. Vyhodila mi raz poruchu mašina, ktorú som si vyresetoval v Turni. Keď sme prešli Jablonovom, tak tam viem, že som mal na cestu zelenú. Keď sme išli Jablonovom, tak mi vyhodilo nejakú poruchu a keďže mám strojovňu na svojej strane tak som to vedel nejakým spôsobom vyresetovať. Keď som zbadal červenú na poslednej návesti, tak som zatiahol rýchlobrzdu ale vlak nestihol zastaviť. Zastavili sme za návestidlom za tou červenou. Ja som si tú prvú návesť, kde je svetelný semafor nevšimol, resp. si ju už nepamätám. My sme sa s oproti idúcim vlakom trafili už v tom priesmyku, kde sa zbiehajú koľajnice do jednej a po ktorej sa už ide do tunela. Ja po zastavení som si uvedomil, že pôjde z tunela vlak oproti, ale nestihol som už vlakom cúvnuť, lebo už som videl svetlá prichádzajúceho vlaku z tunela a ten ma potom zachytil. Keby sa mi podarilo zastaviť o pár metrov skôr tak by sme sa tesne minuli, ale takto ma zachytil. Vlak oproti mohol ísť asi 100 kilometrov za hodinu. Keď som videl už prichádzajúci vlak a vedel som, že nič nestihnem urobiť tak som vyskočil z kabíny.

Otázka vyšetrovateľa: Vyjadrite sa ako dlho ste zamestnaný ako rušňovodič v ZSSK.

Odpoveď : Už ôsmy rok.

Otázka vyšetrovateľa: Máte zamestnávateľom určené minimálne dĺžky odpočinku medzi službami?

Odpoveď: Keď spím na pracovisku, tak sa môže skrátiť na 6 hodín, ale inak je minimálny odpočinok 8 hodín.

Otázka vyšetrovateľa: Ako ste sa cítili pred jazdou čo sa týka odpočinku. Uveďte, či ste užili pred jazdou alebo počas jazdy alkohol, alebo iné látky, ktoré by mohli ovplyvniť pozornosť alebo sústredenosť.

Odpoveď : Tabletky neberiem žiadne. Alkohol pijem len keď je nejaká oslava a to je minimum. Drogy a takéto to nie, to neberiem. Odpočinok mi stačil.

Otázka vyšetrovateľa: Vyjadrite sa ku spomínaným poruchám vlaku, ktoré ste popisovali.

Odpoveď : Bola to porucha EDB brzdy, čo je elektrodynamická brzda, to bolo v Turni. Po resete to zmizlo. Tá druhá už nepamätám. Už som nad tým rozmýšľal, ale už od Jablonova si nespomínam skoro na nič. Až keď som zbadal tú červenú keď som brzdil, tak to si pamätám. Aj po stlačení rýchlobrzdy vlak brzdil normálne a zastavil tak ako má. Rýchlobrzdu som zatiahol v sede, ale v úseku z Jablonova až po miesto nehody som miestami aj stál v kabíne, keď som resetoval tú poruchu, ktorá signalizovala. Ističe k zariadeniu sú za mnou za sedačkou, čiže pri obsluhu ističov sa musím otočiť dozadu a postaviť zo stoličky.

TP, rušňovodič vlaku R 913 (ZSSK)

Bol pri nehode ťažko zranený, z dôvodu práceneschopnosti zápis so zamestnancom nevykonaný (bez vplyvu na výsledok vyšetrovania).

JS, vlakvedúca vlaku R 914 (ZSSK)

Z dôvodu práceneschopnosti zápis so zamestnankyňou nevykonaný (bez vplyvu na výsledok vyšetrovania).

DZ, vlakvedúca vlaku R 913 (ZSSK)

Z dôvodu práceneschopnosti zápis so zamestnankyňou nevykonaný (bez vplyvu na výsledok vyšetrovania).

DF, výpravkyňa ŽST Jablonov nad Turňou

V zápise so zamestnancom uviedla nasledovné. Dňa 13.10.2025 v čase 07:30 hod. nastúpila do dennej smeny ako výpravca v ŽST Jablonov nad Turňou, čo je potvrdené v odovzdávke dopravnej služby a v elektronickom dopravnom denníku. Zmena prebiehala až do vzniku nehody bez nedostatkov. V čase o 10:01 hod. som prevzala ohlásenie predvídaného prechodu vlaku R 914 (ZSSK) v ŽST Hrhov o 10:05 hod. a v čase 10:04 hod. som prevzala predvídaný prechod vlaku R 913 (ZSSK) s prechodom v ŽST Lipovník o 10:09 hod. Hlásenia a prevzatie ohlásených predvídaných odchodov sa vykonávalo prostredníctvom elektronického dopravného denníku. Na základe prijatých predvídaných prechodov bol predpoklad križovania uvedených vlakov vo Výh. Tunel s tým, že vlak R 913 (ZSSK) by prešiel Výh. Tunel a následne by som postavila vlakovú cestu vo Výh. Tunel pre vlak R 914 (ZSSK) smerom do Lipovníka. Následne som postavila prechodovú vlakovú cestu pre vlak R 913 (ZSSK) cez Výh. Tunel riadnou obsluhou SZZ Remote 98, pre vlak R 914 som riadnou obsluhou RZZ postavila prechodovú vlakovú cestu zo smeru ŽST Hrhov z 2. traťovej koľaj cez ŽST Jablonov nad Turňou po koľaji č. 2, smerom do Výh. Tunel po 2. traťovej koľaji. Po ohlásení predvídaného prechodu vlaku R 913 (ZSSK) do Hrhova s prechodom v ŽST Jablonov nad Turňou o 10:14 hod. som postavila prechodovú vlakovú cestu pre tento vlak riadnou obsluhou RZZ z 1. traťovej koľaje z Výh. Tunel po koľaji č.1 smerom do ŽST Hrhov po 1. traťovej koľaji. Vlak R 914 (ZSSK) prešiel v ŽST Jablonov nad Turňou v čase 10:10 hod., ktorého prechod som sledovala z miesta pred dopravnej kancelárie. Počas prechodu vlaku videla rušňovodiča na stanovišti, nevedela s určitosťou povedať, či sedel alebo stál, ale pozdravili sa zdvihnutím ruky. Po návrate do dopravnej kancelárie som v elektronickom dopravnom denníku zapísala jeho prechod a očakávala som vlak R 913 (ZSSK), ktorý mal postavený prechod po koľaji č. 1. Sledovala som na SZZ Remote 98, kedy vlak R 913 (ZSSK) prejde návestidlo LS Výh. Tunel a uvoľní koľajový obvod, resp. kedy indikuje voľnosť trate aby som mohla zmeniť traťový súhlas. Vlak R 914 (ZSSK) indikoval obsadenie koľajového obvodu pred návestidlom 2JL a vlak R 913 (ZSSK) indikoval obsadenie koľajového obvodu VT1. Následne som riadnou obsluhou SZZ Remote 98 s kolegyňou ŽST Lipovník zmenila (otočila) smer traťového súhlasu pre jazdu vlaku R 914 (ZSSK) do ŽST Lipovník. Čakala som na uvoľnenie koľajového obvodu VT1 aby som mohla prestaviť výhybku č. T1 na Výh. Tunel pre postavenie vlakovej cesty pre vlak R 914 (ZSSK) z 2. traťovej koľaje smerom do ŽST Lipovník na 1. traťovú koľaj. Sledovala som indikácie, že vlak R 913 (ZSSK) stojí a nehýbe sa, tak som zavolała kolegyňu do Lipovníka, že neviem čo sa deje, že vlak R 913 (ZSSK) asi stojí na Výh. Tunel a vlak R 914 (ZSSK) prejde neskôr. Chvíľu na to mi zazvonil telefón (AUT) a ozval sa mi pochôdzkar, že čo sa stalo, že rýchliky sú zrazené. Ja som mu povedala, že ako sú zrazené? On mi na to povedal, že tu beháme s rušňovodičom. Následne som ho pýtala aby mi dal k telefónu rušňovodiča. V telefóne pochôdzkara sa mi ozval

rušňovodič a povedal mi „nevšimol som si predzvest', moja chyba“. Ja som sa ho ešte pýtala, rušňovodič, ktorého vlaku je, načo mi povedal, že 914. Zložila som ten hovor a okamžite som volala tiesňovú linku č. 112, že došlo k zrážke vlakov na Výh. Tunel. Operátor tiesňovej linky mi povedal, že o nehode už vedia, že všetky záchranné zložky už boli vyslané a mali už desiatky telefonátov. Ďalej som volala a oznámila vznik nehody prevádzkovému dispečerovi ORD Košice a svojim nadriadeným ŽST Plešivec. Takisto som ešte potom volala s pochôdzkarom a zisťovala som stav na mieste nehody a počet zranených, aby som mala viac informácií. Po príchode vyšetrujúcich zamestnancov som im podala prvotné vysvetlenie k vzniku nehody, dopravnému námestníkovi som vykonala informatívnu skúšku na alkohol s negatívnym výsledkom a pokračovala som vo výkone dopravnej služby podľa ich pokynov.

Otázka: Počas výkonu vašej dopravnej služby nastali nejaké poruchy zabezpečovacieho zariadenia?

Odpoveď: Nie, počas výkonu mojej služby nenastali žiadne poruchy ani na TZZ ani na SZZ.

Otázka (IBŽD ZSSK): Informovali ste rušňovodiča vlaku R 914 (ZSSK) o prípadnom zdržaní na Výh. Tunel?

Odpoveď: Nie, neinformovala, nakoľko podľa predvídaných odchodov, vychádzalo križovanie na Výh. Tunel a nebol predpoklad zdržania vlaku R 914 (ZSSK).

ZL, kontrolór trati

V zápise so zamestnancom uviedol nasledovné. Dňa 13.10.2025 v čase o 06:00 hod. som nastúpil do dennej smeny ako kontrolór trate (pochôdzkar) v Lipovníku. Následne som sa autobusom presunul do ŽST Jablonov nad Turňou, odkiaľ som mal vykonať pravidelnú pochôdzku v zmysle plánu z Jablonova až do ŽST Lipovník. Zmena prebiehala až do vzniku nehody bez nedostatkov. V uvedený deň 13.10.2025 som v čase okolo 07:30 hod. odišiel na pochôdzku, po železničnej trati z Jablonova nad Turňou smerom do Výh. Tunel. Na výh. Tunel som prišiel cca v čase 09:05 hod. a následne som ohlásil svoj príchod výpravcovi v Jablonove nad Turňou aby som mohol vojsť do budovy Výh. Tunel, ktorá je kontrolovaná proti neoprávnenému vstupu. Počas pochôdzky som nezaregistroval žiadne závady a nedostatky na trati. Asi kilometer pred Výh. Tunel som videl na predzvesti svietiť oranžové svetlo. Na predzvesti svieti stále buď oranžové alebo zelené svetlo. Keď je na predzvesti zelené svetlo, tak aj na návestidle pred Výh. Tunel je potom zelené svetlo. Keď však svieti oranžové svetlo na predzvesti, tak na návestidle Výh. Tunel vždy svieti červené svetlo. Po predzvesti nasleduje návestidlo Výh. Tunel, ktoré je v tomto úseku asi na 55 kilometri pri budove Výh. Tunel. Návestidlo je asi 20 metrov pod budovou smerom na ŽST Jablonov nad Turňou. V čase, keď som prichádzal ku budove Výh. Tunel aj tam stále svietilo na návestidle červené svetlo. Po ohlásení sa výpravcovi som vošiel do budovy Výh. Tunel, kde som si spravil desiatovú prestávku a čakal som na prechod rýchlikov, jedného zo smeru od Košíc a druhého zo smeru od Zvolena. Keď prejdú rýchliky, tak potom zvyknem prejsť ďalší úsek z Výh. Tunel a to prejdem cez tunel smerom na Lipovník. V čase o 10:05 hod. som sa pozrel na hodiny a stál som vonku pred budovou Výh. Tunel. Videl som, ako asi 200 m pod budovou od ŽST Jablonov nad Turňou vyšiel rýchlik. Návest' som nevidel, lebo tá je, ako som povedal asi 20 m pod budovou ŽST Jablonov nad Turňou. Keď išiel rýchlik smerom ku mne, keď vyšiel z toho oblúka, tak ja som vošiel do späť do budovy Výh. Tunel a začal som si chystať veci, lampu a pod. na ďalšiu časť pochôdzky. Zrazu som počul len silný rachot. Náraz som nevidel, bol som totiž dnu v budove Výh. Tunel a chrbtom otočený smerom k trati. Hneď na to som vyšiel z budovy a už som len videl, ten rušeň čo bol od Košíc, ale ten druhý rušeň od Zvolena som nevidel, lebo ten spadol do priekopy pod svah. Oproti mne išiel nejaký chlap, nepoznal som ho a s niekým telefonoval, bol v šoku, ale nerozumel som čo telefonoval. Potom mi povedal, že on je rušňovodič a že vyskočil z rušňa a aby som zavolał výpravkyňu do Jablonova nad Turňou. Okamžite som jej zavolał svojim služobným mobilným telefónom a

oznánil som jej, že sa zrazili rýchliky a pri mne, že je rušňovodič. Ona mi povedala, že ako že sa zrazili, aby som jej k telefónu dal rušňovodiča. Rušňovodič si vzal do ruky môj telefón a komunikoval s výpravkyňou ŽST Jablonov nad Turnou. Všimol som si, že v druhej ruke mal tiež telefón a telefonoval. Nepočul som čo sa rušňovodič s výpravkyňou medzi sebou rozprávali. Zachytil som len toľko, že rušňovodič hovoril niečo o brzde, ale viac som už nerozumel, lebo už ľudia z vlaku búchali na okná. Rušňovodič mi potom vrátil telefón, ja som si ho odložil a išiel som pomáhať cestujúcim. Skúšal som otvoriť dvere na vozňoch, ale nedalo sa, lebo boli zablokované. Tak som potom išiel k druhému vlaku, čo išiel zo Zvolena a tam som pomohol vyjsť sprievodkyňi z posledného vozňa. Sprievodkyňa mi povedala, že ona už volala linku 112. Ďalej som pomáhal ľuďom až kým neprišli hasiči a potom už oni ma usmernili, kde mám ísť, aby som neprekážal. Potom som tam čakal, lebo mi volali aj z Košíc, aby som ostal na mieste, lebo to je potrebné. Prišiel páni vyšetrojúci zamestnanci inšpekcie, kde som im podal prvotné vysvetlenie k nehode a takisto príslušníkom PZ.

b) Ostatní svedkovia

Nezist'ovali sa

2. Systém riadenia bezpečnosti

a) Organizačný rámec a spôsob, akým sa dávajú a vykonávajú príkazy

Jazda vlakov sa riadila v mieste nehody predpisom ŽSR Z 1 a platnými ZCP a TTP.

b) Požiadavky na personál a uplatňovanie týchto požiadaviek

Všetci zúčastnení na nehode v čase vzniku nehody spĺňali odbornú, zdravotnú a psychickú spôsobilosť pre výkon svojej funkcie v zmysle platnej legislatívy.

c) Obvyklé postupy interných kontrol a auditov a ich výsledky

Kontrola pracovnej činnosti rušňovodiča JB bola vykonaná dňa 06/2025. Počas kontroly neboli zistené žiadne nedostatky.

Kontrola pracovnej činnosti rušňovodiča TP bola vykonaná 10/2025. Počas kontroly neboli zistené žiadne nedostatky.

d) Rozhrania medzi rôznymi užívateľmi infraštruktúry

Účastníkom nehody bol len jeden užívateľ infraštruktúry.

3. Predpisy a pravidlá

Zákon č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach v znení neskorších predpisov, v ustanovení § 16 ods. 3 písm. a) uvádza, že každý je povinný v doprave na dráhe zachovávať opatrnosť primeranú povahe prevádzky dráhy a dopravy na dráhe, starať sa o svoju bezpečnosť a zdržať sa všetkého, čo by mohlo ohroziť život alebo zdravie, alebo obmedziť prevádzku dráhy alebo dopravu na dráhe.

Vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 351/2010 Z. z. o dopravnom poriadku dráh v znení neskorších predpisov v ustanovení § 27 ods. 3 stanovuje, že návestná sústava používa návestné svetlá a návestné nátery červenej, žltej, zelenej, bielej alebo modrej farby a návestný náter čiernej farby. **Návestné svetlo červenej farby znamená vždy návesť „Stoj“**, návestné svetlo zelenej farby znamená návesť dovoľujúcu chod. **Pred návestidlom s návesťou „Stoj“ dráhové vozidlo vždy zastaví.**

Vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 351/2010 Z. z. o dopravnom poriadku dráh v znení neskorších predpisov v prílohe č. 1 v prvej časti bode 1 uvádza, že návestné farby, ktorých vyhotovenie a význam ustanovuje § 7,

pričom pred návestňou „Stoj“ musí každý vlak zastaviť.

Vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 351/2010 Z. z. o dopravnom poriadku dráh v znení neskorších predpisov v ustanovení § 7 ods. 3 určuje základný význam farieb nasledovne:

Ak svieti na návestidle jedno svetlo alebo návestná plocha odrážajúca svetlo, základný význam návestných farieb je tento:

- a) červená – návest’ „Stoj“,
- b) žltá – návest’ „Výstraha“,
- c) zelená – návest’ „Voľno“,
- d) modrá – návest’ „Posun zakázaný“,
- e) biela – návest’ „Posun dovolený“.

Príslušné predpisy manažéra infraštruktúry a dopravcu ZSSK (najmä čl. 44, čl. 58 písm. a) ŽSR Z1, čl. 23 písm. q) ZSSK V2)

4. Funkcie vozidiel a technických zariadení

a) Systém signalizácie, riadenia a zabezpečenia vlakov, vrátane automatického zariadenia na záznam údajov

Jazda vlakov bola v súlade s predpisom ŽSR Z 1. Rozborom záznamu zo systému PIS zistené, že vlak R 913 (ZSSK) prešiel v ŽST Lipovník o 10:09 hod. s meškaním (+16 minút) a vlak R 914 (ZSSK) prešiel v ŽST Jablonov nad Turňou o 10:10 hod. s meškaním (+6 minút).

b) Infraštruktúra

Prehliadky a kontroly v úseku železničnej trate ŽST Jablonov nad Turňou – Výh. Tunel – ŽST Lipovník sa vykonávali v pravidelných intervaloch, v zmysle plánu údržby a schváleného plánu kontrolnej činnosti.

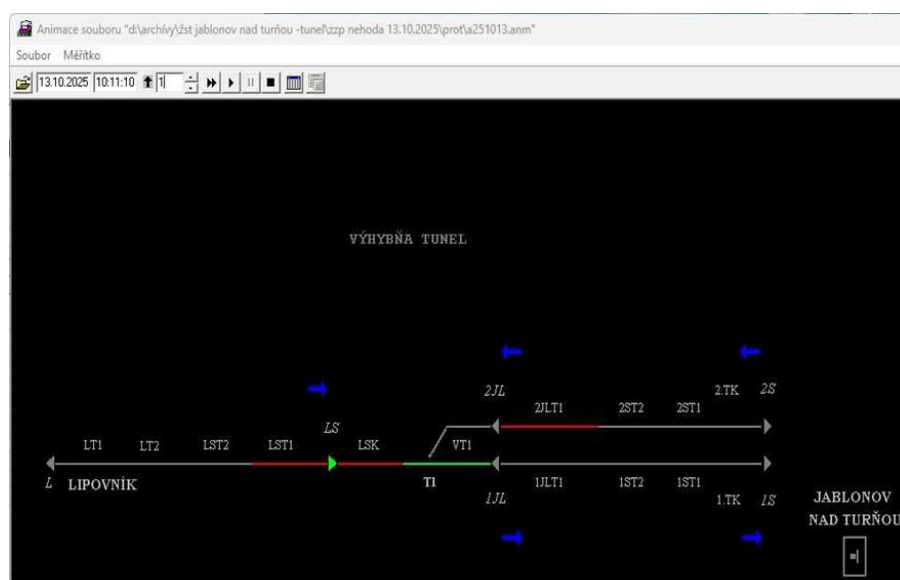
Kontroly vykonané pred nehodou:

- 09. 09. 2025 – 15. 09. 2025 – nedeštruktívna kontrola koľajníc,
- 24. 07. 2025 – kontrola TZZ v traťovom úseku ŽST Jablonov nad Turňou – ŽST Lipovník,
- 18. 09. 2025 – meranie GPK meracím vlakom,
- 10. 09. 2025 – štvrťročná prehliadka výhybiek a ZZ v ŽST Jablonov nad Turňou – Výh. Tunel – ŽST Lipovník,
- 09. 10. 2025 – mesačná prehliadka výhybiek a ZZ v ŽST Jablonov nad Turňou – Výh. Tunel – ŽST Lipovník,,
- 01. 10. 2025 – komplexná prehliadka trate v úseku ŽST Jablonov nad Turňou – Výh. Tunel – ŽST Lipovník,
- 01. 09. 2025 – prehliadka trate traťmajstrom SMSÚ ŽTS TO Košice v úseku ŽST Jablonov nad Turňou – Výh. Tunel – ŽST Lipovník,
- 06. 10. 2025 a 13. 10. 2025 – prehliadka trate kontrolórom tratí SMSÚ ŽTS TO Košice v úseku ŽST Jablonov nad Turňou – Výh. Tunel – ŽST Lipovník,
- 13. 05. 2025, 08. 10. 2025, 30. 09. 2025, 24. 09. 2025 a 19. 09. 2025 – údržba ZZ vo Výh. Tunel v zmysle predpisu ŽSR PMR 1/300/94 a súvisiacich platných predpisov ŽSR.

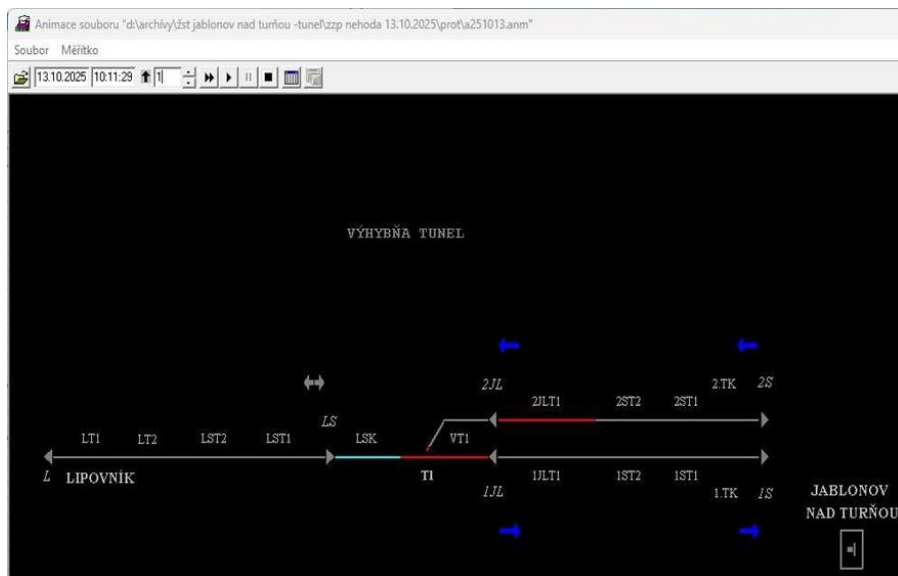
V Záznamníku porúch na zabezpečovacom zariadení pred vznikom nehody nebola evidovaná žiadna porucha. Po nehode stiahnutý záznam z archívu riadiaceho systému REMOTE 98 z JOP v dopravnej kancelárii ŽST Jablonov nad Turňou za prítomnosti príslušníkov OKP PZ Rožňava zamestnancami AŽD Praha s nasledovným rozborom:

10:04:35 LS Povel – Začiatok vlakovej cesty zadanie začiatku stavania VC od LS na 1TK

10:04:35 T1 Povel - Prestavenie do "Plus" zadanie povelu na prestavenie T1 do polohy plus
 10:04:41 LS Návestné relé Príťah rozsvietenie povolujúcej návesti na LS
 10:04:41 LS Zelené svetlo PrLS Svieti indikácia o povolujúcej návesti na PrLS
 10:08:56 LT1 Koľajové relé Odpad obsadenie úseku LT1 vlakom
 10:09:32 2ST1 Koľajové relé Odpad obsadenie úseku 2ST1 vlakom
 10:09:46 LT2 Koľajové relé Odpad obsadenie úseku LT2 vlakom
 10:09:49 LT1 Koľajové relé Príťah uvoľnenie úseku LT1 prejazdom vlaku
 10:10:05 LST2 Koľajové relé Odpad obsadenie úseku LST2 vlakom
 10:10:09 LT2 Koľajové relé Príťah uvoľnenie úseku LT2 prejazdom vlaku
 10:10:14 2ST2 Koľajové relé Odpad obsadenie úseku 2ST2 vlakom
 10:10:18 2ST1 Koľajové relé Príťah uvoľnenie úseku 2ST1 prejazdom vlaku
 10:10:25 LST1 Koľajové relé Odpad obsadenie úseku LST1 vlakom
 10:10:26 2JLT1 Koľajové relé Odpad obsadenie úseku 2JLT1 vlakom
 10:10:28 LST2 Koľajové relé Príťah uvoľnenie úseku LST2 prejazdom vlaku
 10:10:30 2ST2 Koľajové relé Príťah uvoľnenie úseku 2ST2 prejazdom vlaku
 10:11:10 LSK Koľajové relé Odpad obsadenie úseku LSK vlakom



10:11:10 Koľajové relé Odpad obsadenie úseku VT1 vlakom
 10:11:11 LS Červené svetlo Svieti rozsvietenie červeného svetla na návestidle LS
 10:11:11 LS Návestné relé Odpad indikácia o zhasnutí po-volujúcej návesti na LS
 10:11:11 LS Žlté svetlo PrLS Svieti indikácia o rozsvietení žltého svetla na PrLS
 10:11:13 LST1 Koľajové relé A Príťah uvoľnenie úseku LST1 prejazdom vlaku
 10:11:17 2JLT1 Koľajové relé Príťah uvoľnenie úseku 2JLT1 prejazdom vlaku
 10:11:28 2JLT1 Koľajové relé Odpad obsadenie úseku 2JLT1 vlakom
 10:11:29 LSK Koľajové relé Príťah uvoľnenie úseku LSK prejazdom vlaku
 10:11:37 konečný stav po nehode na monitore JOP ŽST Jablonov nad Turnou



c) Komunikačné vybavenie

Komunikačné zariadenia vykazovali správnu činnosť.

d) Vozidlá vrátane registrácie z automatického zariadenia na záznam údajov

Vlak R 913 (ZSSK)

HKV č. 757-92 56 1 757 005-4, majiteľ dopravca ZSSK, vybavené elektronickým registračným rýchlomerným zariadením Mirel RM1. HKV malo platnú technickú kontrolu vykonanú dňa 07. 05. 2025 v zmysle vyhlášky Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 351/2010 Z. z. o dopravnom poriadku dráh v znení neskorších predpisov.

Komisionálnou prehliadkou, ktorá sa uskutočnila dňa 30. 10. 2025 bolo zistené, že HKV je prevrátané na boku, obidve stanovišťa zdeformované, podvozky a naftová nádrž od HKV. **Totálna škoda.**

Vozeň č. 61 56 21-00 257-0, majiteľ dopravca ZSSK, s platnou technickou kontrolou vykonanou dňa 19. 04. 2025 v zmysle vyhlášky Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 351/2010 Z. z. o dopravnom poriadku dráh v znení neskorších predpisov.

Komisionálnou prehliadkou, ktorá sa uskutočnila dňa 30. 10. 2025 bolo zistené, že vozeň je v mieste nehody prevrátaný na veľmi strmom svahu, značne poškodený. **Totálna škoda.**

Vozeň č. 61 56 21-00 235-6, majiteľ dopravca ZSSK, s platnou technickou kontrolou vykonanou dňa 19. 11. 2024 v zmysle vyhlášky Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 351/2010 Z. z. o dopravnom poriadku dráh v znení neskorších predpisov.

Komisionálnou prehliadkou, ktorá sa uskutočnila dňa 28.10.2025 bolo zistené, že vozeň má poškodený držiak hasiaceho prístroja, 1x rozbitá sklenená výplň int. dverí ID2, 1x rozbité veľké okno v inter. pri sed. č. 25-26., 2x rozbité zrkadlo WC, chýba 2x bezpečnostné kladivko, vytrhnutý poškodený UIC kábel-koncovka, poškodené nosiče AKB, 2x nárazník str."b" poškodený. 1x vytrhnutá vodiaca lišta z podlahy k prechodovým dverám 1LS-1PS, poškodená prevodovka nástupných dverí 2L, poškodené 2x tesnenie gumového nosníka opr.

chráničky VN kábla - stlačená str. "b", poškodený navaľok L+P+horný+ prekryt. poškodené vodítko tiahla, zdeformované čelo vozňa str."b".

Vozeň č. 61 56 20-00 139-1, majiteľ dopravca ZSSK, s platnou technickou kontrolu vykonanou dňa 06. 08. 2025 v zmysle vyhlášky Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 351/2010 Z. z. o dopravnom poriadku dráh v znení neskorších predpisov.

Komisionálnou prehliadkou, ktorá sa uskutočnila dňa 28. 10. 2025 bolo zistené, že vozeň má poškodenú kabeláž UIC kábla v svorkovnici, ohnuté ID2, 2x poškodený stýkač v skrini PS3, posunutá tlaková nádoba, poškodená kabeláž cievky protišmyku, prasknutý laminátový vodiaci pás, ohnutý otočný čap, poškodené nosiče AKB, vytrhnutý držiak hasiaceho prístroja, zaseknuté dvere oddielu pre sprievodcu, ohnuté uloženie otočného čapu v kolíske podvozku.

Rozbor MIREL RM 1 HKV vlaku R 913 (ZSSK)

Čas v Mirel RM1	Poloha [km] zaznamenaná zariadením MIREL RM 1	Tlak vzduchu v HP	Rýchlosť	Popis
10:02:55	642857.458	5,1 bar	1 km.h ⁻¹	Odchod vlaku R 913 ZSSK zo ŽST Rožňava
10:05:26	642859.925	5,1 bar	87 km.h ⁻¹	Začiatok zvukovej výstrahy
10:05:28	642859.975	5,1 bar	88 km.h ⁻¹	Koniec zvukovej výstrahy
10:08:20	642864.468	5,1 bar	100 km.h ⁻¹ ₁	Dosiahnutie maximálnej rýchlosti
10:11:07	642869.055	5,1 bar	99 km.h⁻¹	Použitie rýchločinného brzdienia
10:11:07	642869.055	4,6 bar	99 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
10:11:08	642869.083	3,5 bar	99 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
10:11:08	642869.083	2,3 bar	99 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
10:11:08	642869.083	1,9 bar	99 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
10:11:10	642869.137	1,7 bar	98 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
10:11:11	642869.164	1,4 bar	96 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
10:11:12	642869.190	1,6 bar	91 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
10:11:13	642869.215	1,6 bar	87 km.h ⁻¹	Zaúčinkovanie centrálneho stopu
10:11:13	642869.215	1,4 bar	87 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom

				potrubí
10:11:13	642869.215	1,4 bar	87 km.h ⁻¹	Vypnutie spínača riadenie ST2
10:11:13	642869.215	1,4 bar	87 km.h⁻¹	Zaúčinkovanie núdzového stopu SM
10:11:13	642869.215	1,4 bar	78 km.h ⁻¹	Smerová páka 0
10:11:13	642869.215	0,9 bar	78 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
10:11:14	642869.215	0,9 bar	78 km.h⁻¹	Vypnutie systému

Vlak R 914 (ZSSK)

HKV č. 757-92 56 1 757 006-2, majiteľ dopravca ZSSK, vybavené elektronickým registračným rýchlomerným zariadením Mirel RM1. HKV malo platnú technickú kontrolu vykonanú dňa 14. 05. 2025 v zmysle vyhlášky Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 351/2010 Z. z. o dopravnom poriadku dráh v znení neskorších predpisov.

Komisionálnou prehliadkou, ktorá sa uskutočnila dňa 30. 10. 2025 bolo zistené, že HKV je závažne poškodené. **Totálna škoda.**

Vozeň č. 61 56 20-00 122-7, majiteľ dopravca ZSSK, s platnou technickou kontrolu vykonanou dňa 29. 08. 2025 v zmysle vyhlášky Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 351/2010 Z. z. o dopravnom poriadku dráh v znení neskorších predpisov.

Komisionálnou prehliadkou, ktorá sa uskutočnila dňa 30. 10. 2025 bolo zistené, že vozeň je vážne poškodený. **Totálna škoda.**

Vozeň č. 61 56 21-00 202-6, majiteľ dopravca ZSSK, s platnou technickou kontrolu vykonanou dňa 04. 05. 2025 v zmysle vyhlášky Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 351/2010 Z. z. o dopravnom poriadku dráh v znení neskorších predpisov.

Komisionálnou prehliadkou, ktorá sa uskutočnila dňa 17. 10. 2025 bolo zistené, že vozeň má nasledovné poškodenie. Ventilátor chladenia modulu BS 10 5x poškodený, posunutý HR1-ohnuté konzoly upevnenia, poškodený mechanizmus nást. dverí 2P, hlučný chod nápravových ložísk, 1x nárazník poškodený, poškodený otočný čap-ohnutý, 2x zlomené sedadlo, 13x poškodené upevnenie sedadla, ohnuté dvierka HR, poškodená rúra rozvodu vody vo WC, poškodený vodiaci mechanizmus ID 1, nefunkčný volič napätia, poškodené upevnenie sklenenej priečky.

Vozeň č. 61 56 21-00 232-3, majiteľ dopravca ZSSK, s platnou technickou kontrolu vykonanou dňa 26. 09. 2025 v zmysle vyhlášky Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 351/2010 Z. z. o dopravnom poriadku dráh v znení neskorších predpisov.

Komisionálnou prehliadkou, ktorá sa uskutočnila dňa 17. 10. 2025 bolo zistené, že vozeň má nasledovné poškodenie. Poškodená rúra rozvodu vody vo WC, 2x rozbitá sklenená výplň int. dverí, 2x nárazník zaseknutý, vytrhnutý plastový kryt sedadla, poškodený ventilátor chladenia

Modulu BS 10, poškodené nosiče AKB, chýba 2x bezpečnostné kladivko, 2x poškodené koncové svetlo, 2x poškodená vzduchová hadica v podvozku.

Rozbor MIREL RM 1 HKV vlaku R 914 (ZSSK)

Čas v Mirel RM1	Poloha [km] zaznamenaná zariadením MIREL RM 1	Tlak vzduchu v HP	Rýchlosť	Popis
9:22:48	566007.278	5,1 bar	1 km.h ⁻¹	Odchod vlaku R 914 ZSSK zo ŽST Košice
9:23:28	566007.525	5,1 bar	38 km.h ⁻¹	Dosiahnutá rýchlosť
9:23:52	566007.779	5,1 bar	38 km.h ⁻¹	Použitie samočinnnej brzdy
9:23:53	566007.790	4,8 bar	38 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:23:54	566007.800	4,5 bar	38 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:23:56	566007.821	4,3 bar	38 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:24:03	566007.889	4,5 bar	32 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:24:04	566007.897	4,7 bar	30 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:24:06	566007.914	4,9 bar	28 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:24:07	566007.921	4,9 bar	27 km.h ⁻¹	Zaznamenaná rýchlosť
9:25:36	566009.383	4,9 bar	92 km.h ⁻¹	Zaznamenaná rýchlosť
9:25:44	566009.588	4,9 bar	91 km.h ⁻¹	Použitie samočinnnej brzdy
9:25:46	566009.639	4,6 bar	91 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:26:02	566010.022	4,4 bar	80 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:26:14	566010.264	4,6 bar	64 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:26:16	566010.298	4,8 bar	61 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:26:19	566010.347	5,0 bar	58 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:26:23	566010.411	5,0 bar	56 km.h ⁻¹	Zaznamenaná rýchlosť
9:27:13	566011.194	5,0 bar	59 km.h ⁻¹	Začiatok zvukovej výstrahy
9:27:14	566011.211	5,0 bar	59 km.h ⁻¹	Koniec zvukovej výstrahy

9:27:59	566011.951	5,0 bar	59 km.h ⁻¹	Použitie samočinnnej brzdy
9:28:00	566011.968	4,7 bar	59 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:28:10	566012.123	4,5 bar	52 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:28:15	566012.192	4,5 bar	47 km.h ⁻¹	Začiatok zvukovej výstrahy
9:28:16	566012.204	4,5 bar	45 km.h ⁻¹	Koniec zvukovej výstrahy
9:28:20	566012.252	4,3 bar	41 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:28:21	566012.263	4,5 bar	39 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:28:22	566012.274	4,7 bar	36 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:28:24	566012.294	4,9 bar	35 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:28:33	566012.377	4,9 bar	29 km.h ⁻¹	Zaznamenaná rýchlosť
9:29:38	566013.123	4,9 bar	66 km.h ⁻¹	Začiatok zvukovej výstrahy
9:29:39	566013.141	4,9 bar	66 km.h ⁻¹	Koniec zvukovej výstrahy
9:30:48	566014.804	4,9 bar	100 km.h ⁻¹ ₁	Zaznamenaná rýchlosť
9:31:03	566015.222	4,9 bar	100 km.h ⁻¹ ₁	Začiatok zvukovej výstrahy
9:31:03	566015.222	4,9 bar	100 km.h ⁻¹ ₁	Koniec zvukovej výstrahy
9:31:52	566016.574	4,9 bar	94 km.h ⁻¹	Použitie samočinnnej brzdy
9:31:53	566016.600	4,6 bar	93 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:31:55	566016.652	4,4 bar	93 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:32:13	566017.059	4,6 bar	69 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:32:14	566017.078	4,8 bar	67 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:32:28	566017.320	4,6 bar	61 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:32:29	566017.337	4,4 bar	60 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:32:31	566017.371	4,2 bar	59 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí

9:32:32	566017.386	4,0 bar	57 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:32:35	566017.430	4,2 bar	48 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:32:36	566017.443	4,4 bar	46 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:32:38	566017.467	4,7 bar	42 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:32:40	566017.489	4,9 bar	39 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:32:47	566017.556	4,9 bar	33 km.h ⁻¹	Zaznamenaná rýchlosť
9:33:24	566018.018	5,1 bar	63 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:33:25	566018.036	5,4 bar	64 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:33:27	566018.072	5,2 bar	65 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:33:30	566018.129	5,0 bar	68 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:33:48	566018.507	4,8 bar	82 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:34:20	566018.507	4,8 bar	100 km.h ⁻¹ ₁	Zaznamenaná rýchlosť
9:34:40	566019.887	4,8 bar	101 km.h ⁻¹ ₁	Začiatok zvukovej výstrahy
9:34:40	566019.887	4,8 bar	101 km.h ⁻¹ ₁	Koniec zvukovej výstrahy
9:34:41	566019.915	4,8 bar	101 km.h ⁻¹ ₁	Začiatok zvukovej výstrahy
9:34:42	566019.944	4,8 bar	101 km.h ⁻¹ ₁	Koniec zvukovej výstrahy
9:34:48	566020.112	4,8 bar	101 km.h ⁻¹ ₁	Začiatok zvukovej výstrahy
9:34:49	566020.140	4,8 bar	101 km.h ⁻¹ ₁	Koniec zvukovej výstrahy
9:34:52	566020.224	4,8 bar	101 km.h ⁻¹ ₁	Začiatok zvukovej výstrahy
9:34:53	566020.252	4,8 bar	101 km.h ⁻¹ ₁	Koniec zvukovej výstrahy
9:37:05	566023.917	4,8 bar	100 km.h ⁻¹ ₁	Použitie samočinnej brzdy

9:37:06	566023.944	4,6 bar	100 km.h ⁻¹ ₁	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:37:07	566023.972	4,3 bar	100 km.h ⁻¹ ₁	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:37:09	566024.028	4,0 bar	99 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:37:32	566024.515	4,2 bar	52 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:37:33	566024.529	4,4 bar	50 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:37:34	566024.543	4,7 bar	49 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:37:36	566024.569	4,9 bar	45 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:37:43	566024.652	4,9 bar	41 km.h ⁻¹	Zaznamenaná rýchlosť
9:38:32	566025.307	4,9 bar	50 km.h ⁻¹	Začiatok zvukovej výstrahy
9:38:33	566025.321	4,9 bar	50 km.h ⁻¹	Koniec zvukovej výstrahy
9:39:43	566026.247	4,9 bar	68 km.h ⁻¹	Začiatok zvukovej výstrahy
9:39:43	566026.247	4,9 bar	68 km.h ⁻¹	Koniec zvukovej výstrahy
9:40:31	566027.404	4,9 bar	100 km.h ⁻¹ ₁	Zaznamenaná rýchlosť
9:40:45	566027.801	4,9 bar	101 km.h ⁻¹ ₁	Začiatok zvukovej výstrahy
9:40:45	566027.801	4,9 bar	101 km.h ⁻¹ ₁	Koniec zvukovej výstrahy
9:40:47	566027.858	4,9 bar	101 km.h ⁻¹ ₁	Začiatok zvukovej výstrahy
9:40:48	566027.886	4,9 bar	101 km.h ⁻¹ ₁	Koniec zvukovej výstrahy
9:41:26	566028.919	4,9 bar	99 km.h ⁻¹	Začiatok zvukovej výstrahy
9:41:26	566028.919	4,9 bar	99 km.h ⁻¹	Koniec zvukovej výstrahy
9:41:27	566028.946	4,9 bar	100 km.h ⁻¹ ₁	Začiatok zvukovej výstrahy
9:41:27	566028.946	4,9 bar	100 km.h ⁻¹ ₁	Koniec zvukovej výstrahy
9:42:33	566030.786	4,9 bar	100 km.h ⁻¹ ₁	Začiatok zvukovej výstrahy
9:42:33	566030.786	4,9 bar	100 km.h ⁻¹ ₁	Koniec zvukovej výstrahy

9:42:34	566030.813	4,9 bar	100 km.h ⁻¹ ₁	Začiatok zvukovej výstrahy
9:42:34	566030.813	4,9 bar	100 km.h ⁻¹ ₁	Koniec zvukovej výstrahy
9:42:37	566030.893	4,9 bar	99 km.h ⁻¹	Začiatok zvukovej výstrahy
9:42:37	566030.893	4,9 bar	99 km.h ⁻¹	Koniec zvukovej výstrahy
9:45:27	566035.550	4,9 bar	99 km.h⁻¹	Porucha EDB VyrEDB = 1
9:45:38	566035.859	4,9 bar	101 km.h⁻¹	Zrušená porucha EDB VyrEDB = 0
9:45:57	566036.390	4,9 bar	99 km.h ⁻¹	Začiatok zvukovej výstrahy
9:45:58	566036.417	4,9 bar	99 km.h ⁻¹	Koniec zvukovej výstrahy
9:46:00	566036.473	4,9 bar	99 km.h ⁻¹	Začiatok zvukovej výstrahy
9:46:01	566036.500	4,9 bar	99 km.h ⁻¹	Koniec zvukovej výstrahy
9:46:01	566036.500	4,9 bar	99 km.h ⁻¹	Začiatok zvukovej výstrahy
9:46:01	566036.500	4,9 bar	99 km.h ⁻¹	Koniec zvukovej výstrahy
9:46:55	566038.000	4,9 bar	96 km.h ⁻¹	Použitie samočinnnej brzdy
9:46:58	566038.079	4,3 bar	95 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:46:59	566038.105	4,1 bar	94 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:47:05	566038.252	3,9 bar	82 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:47:09	566038.339	4,1 bar	75 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:47:11	566038.379	4,3 bar	73 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:47:15	566038.454	4,1 bar	65 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:47:17	566038.489	3,9 bar	63 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:47:19	566038.523	3,7 bar	58 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:47:28	566038.640	3,5 bar	36 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:47:32	566038.673	3,7 bar	22 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:47:34	566038.684	3,9 bar	18 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí

9:47:38	566038.698	3,7 bar	9 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:47:40	566038.701	3,7 bar	0 km.h ⁻¹	Zastavenie vlaku v ŽST Moldava nad Bodvou
9:47:44	566038.701	3,9 bar	0 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:47:45	566038.701	4,2 bar	0 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:47:47	566038.701	4,5 bar	0 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:47:48	566038.701	4,7 bar	0 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:47:51	566038.701	4,9 bar	0 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:48:40	566038.701	4,9 bar	0 km.h ⁻¹	Začiatok zvukovej výstrahy
9:48:40	566038.701	4,9 bar	0 km.h ⁻¹	Koniec zvukovej výstrahy
9:48:46	566038.701	4,9 bar	1 km.h ⁻¹	Odchod vlaku zo ŽST Moldava nad Bodvou
9:49:23	566038.952	4,9 bar	43 km.h ⁻¹	Začiatok zvukovej výstrahy
9:49:25	566038.976	4,9 bar	44 km.h ⁻¹	Koniec zvukovej výstrahy
9:49:28	566039.013	4,9 bar	46 km.h ⁻¹	Začiatok zvukovej výstrahy
9:49:29	566039.026	4,9 bar	47 km.h ⁻¹	Koniec zvukovej výstrahy
9:49:30	566039.039	4,9 bar	47 km.h ⁻¹	Začiatok zvukovej výstrahy
9:49:31	566039.052	4,9 bar	47 km.h ⁻¹	Koniec zvukovej výstrahy
9:49:38	566039.143	4,9 bar	47 km.h ⁻¹	Začiatok zvukovej výstrahy
9:49:39	566039.157	4,9 bar	47 km.h ⁻¹	Koniec zvukovej výstrahy
9:49:39	566039.157	4,9 bar	47 km.h ⁻¹	Začiatok zvukovej výstrahy
9:49:39	566039.157	4,9 bar	47 km.h ⁻¹	Koniec zvukovej výstrahy
9:51:49	566042.026	4,9 bar	94 km.h⁻¹	Porucha EDB VyrEDB = 1
9:51:57	566042.237	4,9 bar	94 km.h⁻¹	Zrušená porucha EDB VyrEDB = 0
9:52:48	566043.580	4,9 bar	100 km.h ⁻¹ ₁	Zaznamenaná rýchlosť
9:52:55	566043.775	4,9 bar	102 km.h ⁻¹ ₁	Použitie samočinnej brzdy
9:52:56	566043.804	4,7 bar	102 km.h ⁻¹ ₁	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:52:58	566043.860	4,4 bar	102 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom

			1	potrubí
9:53:05	566044.054	4,6 bar	98 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:53:07	566044.107	4,8 bar	96 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:53:10	566044.185	5,0 bar	94 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:54:44	566046.690	5,0 bar	96 km.h ⁻¹	Použitie samočinnej brzdy
9:54:45	566046.717	4,7 bar	96 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:54:53	566046.925	4,5 bar	92 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:54:54	566046.950	4,3 bar	91 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:54:57	566047.025	4,1 bar	88 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:55:02	566047.141	4,3 bar	77 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:55:09	566047.284	4,1 bar	68 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:55:11	566047.321	3,9 bar	66 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:55:12	566047.339	3,7 bar	62 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:55:21	566047.471	3,9 bar	39 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:55:23	566047.492	3,7 bar	37 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:55:25	566047.510	3,5 bar	30 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:55:33	566047.550	3,5 bar	0 km.h⁻¹	Zastavenie vlaku v ŽST Turňa nad Bodvou
9:55:34	566047.550	3,5 bar	0 km.h⁻¹	Stopnutie SM
9:55:37	566047.550	3,7 bar	0 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:55:39	566047.550	4,0 bar	0 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:55:40	566047.550	4,3 bar	0 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:55:41	566047.550	4,5 bar	0 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom

				potrubí
9:55:43	566047.550	4,7 bar	0 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:55:45	566047.550	4,9 bar	0 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
9:55:55	566047.550	4,9 bar	0 km.h⁻¹	Naštartovanie SM
9:56:01	566047.550	4,9 bar	0 km.h⁻¹	Stopnutie SM
9:56:03	566047.550	4,9 bar	0 km.h⁻¹	Naštartovanie SM
9:56:10	566047.550	4,9 bar	0 km.h⁻¹	Stopnutie SM
9:56:29	566047.550	4,9 bar	0 km.h⁻¹	Naštartovanie SM
9:56:48	566047.550	4,9 bar	0 km.h ⁻¹	Začiatok zvukovej výstrahy
9:56:48	566047.550	4,9 bar	0 km.h ⁻¹	Koniec zvukovej výstrahy
9:56:55	566047.550	4,9 bar	1 km.h ⁻¹	Odchod vlaku zo ŽST Turňa nad Bodvou
9:58:32	566049.051	4,9 bar	93 km.h ⁻¹	Začiatok zvukovej výstrahy
9:58:32	566049.051	4,9 bar	93 km.h ⁻¹	Koniec zvukovej výstrahy
9:58:33	566049.077	4,9 bar	93 km.h ⁻¹	Začiatok zvukovej výstrahy
9:58:33	566049.077	4,9 bar	93 km.h ⁻¹	Koniec zvukovej výstrahy
9:58:54	566049.641	4,9 bar	99 km.h ⁻¹	Dosiahnutie rýchlosti
9:59:26	566050.498	4,9 bar	91 km.h ⁻¹	Začiatok zvukovej výstrahy
9:59:27	566050.523	4,9 bar	90 km.h ⁻¹	Koniec zvukovej výstrahy
9:59:27	566050.523	4,9 bar	90 km.h ⁻¹	Začiatok zvukovej výstrahy
9:59:28	566050.548	4,9 bar	90 km.h ⁻¹	Koniec zvukovej výstrahy
10:00:21	566051.724	4,9 bar	69 km.h ⁻¹	Začiatok použitia samočinnnej brzdy
10:00:22	566051.743	4,7 bar	69 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
10:00:23	566051.762	4,4 bar	69 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
10:00:25	566051.799	4,2 bar	67 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
10:00:32	566051.914	4,4 bar	50 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
10:00:33	566051.927	4,7 bar	48 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
10:00:34	566051.940	5,5 bar	48 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
10:00:34	566051.940	6,0 bar	46 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom

				potrubí
10:00:35	566051.953	5,4 bar	44 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
10:00:37	566051.977	5,1 bar	44 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
10:00:39	566052.000	4,9 bar	41 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
10:00:42	566052.034	4,9 bar	39 km.h ⁻¹	Zaznamenaná rýchlosť
10:01:26	566052.742	4,9 bar	74 km.h ⁻¹	Začiatok zvukovej výstrahy
10:01:26	566052.742	4,9 bar	74 km.h ⁻¹	Koniec zvukovej výstrahy
10:01:28	566052.783	4,9 bar	75 km.h ⁻¹	Začiatok zvukovej výstrahy
10:01:28	566052.783	4,9 bar	75 km.h ⁻¹	Koniec zvukovej výstrahy
10:01:29	566052.805	4,9 bar	76 km.h ⁻¹	Začiatok zvukovej výstrahy
10:01:29	566052.805	4,9 bar	76 km.h ⁻¹	Koniec zvukovej výstrahy
10:02:39	566054.482	4,9 bar	93 km.h ⁻¹	Začiatok zvukovej výstrahy
10:02:40	566054.508	4,9 bar	93 km.h ⁻¹	Koniec zvukovej výstrahy
10:02:41	566054.533	4,9 bar	93 km.h ⁻¹	Začiatok zvukovej výstrahy
10:02:41	566054.533	4,9 bar	93 km.h ⁻¹	Koniec zvukovej výstrahy
10:03:24	566055.673	4,9 bar	97 km.h ⁻¹	Zaznamenaná rýchlosť
10:03:38	566056.053	4,9 bar	95 km.h ⁻¹	Začiatok použitia samočinnej brzdy
10:03:39	566056.079	4,6 bar	94 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
10:03:40	566056.104	4,4 bar	94 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
10:03:48	566056.303	4,0 bar	86 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
10:03:52	566056.392	4,2 bar	77 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
10:03:56	566056.471	4,4 bar	68 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
10:03:58	566056.508	4,6 bar	64 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
10:04:00	566056.542	4,8 bar	62 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
10:04:28	566056.937	5,0 bar	46 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
10:04:39	566057.076	5,0 bar	44 km.h ⁻¹	Zaznamenaná rýchlosť

10:05:26	566057.815	5,0 bar	71 km.h ⁻¹	Začiatok zvukovej výstrahy
10:05:27	566057.834	5,0 bar	71 km.h ⁻¹	Koniec zvukovej výstrahy
10:05:28	566057.855	5,0 bar	72 km.h ⁻¹	Začiatok zvukovej výstrahy
10:05:29	566057.875	5,0 bar	73 km.h ⁻¹	Koniec zvukovej výstrahy
10:05:30	566057.896	5,0 bar	73 km.h ⁻¹	Začiatok zvukovej výstrahy
10:05:30	566057.896	5,0 bar	73 km.h ⁻¹	Koniec zvukovej výstrahy
10:06:34	566059.404	5,0 bar	92 km.h ⁻¹	Začiatok zvukovej výstrahy
10:06:35	566059.429	5,0 bar	92 km.h ⁻¹	Koniec zvukovej výstrahy
10:08:33	566062.607	5,0 bar	100 km.h ⁻¹ ₁	Zaznamenaná rýchlosť
10:08:33	566062.663	5,0 bar	100 km.h ⁻¹ ₁	Zapnutie automatického riadenia
10:10:02	566065.055	5,0 bar	99 km.h ⁻¹	Obslúženie tlačítka bdelosti
10:10:16	566065.445	5,0 bar	98 km.h ⁻¹	Akustická výzva na obsluhu VZ
10:10:17	566065.473	5,0 bar	98 km.h ⁻¹	Obslúženie tlačítka bdelosti
10:10:43	566066..191	5,0 bar	98 km.h ⁻¹	Zaznamenaný Výbeh
10:10:45	566066.245	5,0 bar	98 km.h⁻¹	Použitie rýchločinného brzdienia
10:10:45	566066.245	4,6 bar	98 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
10:10:45	566066.245	2,5 bar	97 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
10:10:46	566066.272	2,0 bar	97 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
10:10:47	566066.299	2,0 bar	97 km.h⁻¹	Použitie priamočinnnej brzdy
10:10:47	566066.299	1,7 bar	97 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
10:10:47	566066.299	1,4 bar	97 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
10:10:51	566066.401	1,2 bar	85 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
10:11:08	566066.610	1,2 bar	0 km.h ⁻¹	Zastavenie vlaku
10:11:11	566066.610	1,0 bar	0 km.h ⁻¹	Zmena tlaku vzduchu v hlavnom brzdovom potrubí
10:11:12	566066.610	1,0 bar	0 km.h⁻¹	Vypnutie systému

Rozbor systému MIREL RM 1 HKV vlaku R 914 (ZSSK) nepotvrdil tvrdenie rušňovodiča o výskyte poruchy v čase prejdenia predzvesti Pr2JL s návesťou 2, „Výstraha“.

5. Dokumentácia o systéme prevádzky

a) Opatrenia prijaté personálom pri riadení dopravy a signalizácii

Pred vznikom nehody neboli prijaté žiadne opatrenia na riadenie dopravy

b) Výmena verbálnych správ v súvislosti s nehodou, vrátane dokumentácie zo záznamov

Výmena verbálnych správ v súvislosti s nehodou nebola zaznamenaná.

c) Opatrenia prijaté na ochranu a zabezpečenie miesta udalosti

Príslušné opatrenia na ochranu a zabezpečenie miesta nehody vykonali príslušníci ŽP PZ Košice uzavretím miesta vzniku nehody pre potreby vyšetrovania.

6. Rozhranie človek – stroj (zariadenie) – organizácia

a) Pracovný čas zúčastneného personálu

JB, rušňovodič vaku R 914 (ZSSK) – v čase vzniku nehody v zmene 06 hodín 32 minút.
Odpočinok v dĺžke 8 hodín 32 minút.

TP, rušňovodič vlaku R 913 (ZSSK) - v čase vzniku nehody v zmene 05 hodín 22 minút.
Odpočinok v dĺžke 06 hodín 40 minút.

DF, výpravkyňa ŽST Jablonov nad Turňou - v čase vzniku nehody v zmene 02 hodiny 41 minút.

Odpočinok v dĺžke viac ako 48 hodín.

ZL, kontrolór tratí – v čase vzniku nehody v zmene 04 hodiny a 11 minút.

Odpočinok v dĺžke viac ako 12 hodín.

b) Zdravotné a osobné okolnosti, ktoré udalosť ovplyvnili, vrátane existencie fyzického alebo psychického stresu

JB, rušňovodič vaku R 914 (ZSSK) bol podrobený vyšetreniu na zistenie prítomnosti alkoholu dychovou skúškou prístrojom AlcoQuant 6020 plus s výsledkom 0,00 mg.l⁻¹ na mieste nehody. Skúšku vykonali príslušníci ŽP PZ Košice.

c) Konštrukcia zariadení, ktoré majú vplyv na rozhranie človek – stroj

V súvislosti so vznikom tejto nehody sa nezistovalo.

7. Predchádzajúce udalosti podobného charakteru

Na uvedenom priecestí nebola v predchádzajúcich 12 mesiacoch zaznamenaná žiadna nehoda podobného charakteru.

IV. ANALÝZY A ZÁVERY

- systémový faktor – nezistený

- príčinný faktor (ľudský faktor) - nerešpektovanie predzvesti Pr2JL, na ktorej bola Návesť 2 „Výstraha“ a nezníženie rýchlosti jazdy spôsobom umožňujúcim bezpečne zastaviť pred nasledujúcim návestidlom, predstavujúcim zákaz jazdy. Následne došlo k nerešpektovaniu návesti 1 „Stoj“ na návestidle 2JL Vých. Tunel zakazujúcu jazdu.

V. BEZPEČNOSTNÉ ODPORÚČANIA

Pre dopravcu ZSSK:

1. Preukázateľne zintenzívniť kontrolnú činnosť.

2. Preukázateľne rozšíriť prevenčnú činnosť a to najmä pre oblasť opakovaného poznania trate pre rušňovodičov.

Pre manažéra infraštruktúry:

1. Na traťových úsekoch, na ktorých sa mimo obvod železničnej stanice alebo výhybne zbieha jednokoľajná a dvojkolejová trať, zabezpečiť pri najbližšej rekonštrukcii alebo modernizácii daného úseku, realizáciu stavebnej a technologickej úpravy, spočívajúcej vo vybudovaní odvratnej výhybky a bočnej (slepej) koľaje ukončenej brzdiacim zarážadlom.

Predkladá:

Mgr. Adriana Dvořáková
vyšetrovateľ MD SR

Mgr. Filip Hlubocký
generálny riaditeľ sekcie
železničnej dopravy a dráh

Rozdeľovník:

Železnice Slovenskej republiky
Klemensova 5
813 61 Bratislava

Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.
Rožňavská 1
832 72 Bratislava

Dopravný úrad, Divízia dopravy na dráhach
Letisko M.R. Štefánika
823 05 Bratislava

Zoznam skratiek:

AH – automatické hradlo
BŽD – bezpečnosť železničnej dopravy
CV – cestné vozidlo
ČD – České dráhy
DK – dopravná kancelária
DOD – diaľkovo obsluhovaná doprava
EDD – elektronický dopravný denník
EE – elektrotechnika a energetika
EP – elektronická pošta
GPK – geometrická poloha koľaje
GPS – Globálny polohový systém
GR – generálne riaditeľstvo
HIBŽD – hlavný inšpektor bezpečnosti železničnej dopravy
HKV – hnacie koľajové vozidlo
JSB – jednoduchá skúška brzdy
KV – koľajové vozidlá
MT – mobilný telefón
MVTV – montážny vozeň trakčného vedenia
NAD – náhradná autobusová doprava
NPP – nehodové pomocné prostriedky
NŽST – nesamostatná železničná stanica
OR – Oblastné riaditeľstvo
OZT – oznamovacia a zabezpečovacia technika
PIS – prevádzkový informačný systém
PP – Prevádzkový poriadok
PZZ – priecestné zabezpečovacie zariadenie
RD – rušňové depo
SBI – Stredisko bezpečnosti a inšpekcie
STN – Slovenské technické normy
TTP – tabuľky traťových pomerov
ÚRD – úsek riadenia dopravy
ÚS – Účelové stredisko
USB – úplná skúška brzdy
VTP – východisková technická prehliadka
ZB HaZZ – Záchranná brigáda Hasičského a záchranného zboru
ZCP – zošitový cestovný poriadok
Z. z. – zbierka zákonov
ZZ – zabezpečovacie zariadenie
ZSSK – Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.
ŽSR – Železnice slovenskej republiky
ŽST – železničná stanica

Zoznam skratiek použitých právnych predpisov, noriem a interných predpisov:

- vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 351/2010 Z. z. o dopravnom poriadku dráh v znení neskorších predpisov;
- zákon č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach v znení neskorších predpisov;
- predpis manažéra infraštruktúry ŽSR Z 1 Pravidlá železničnej prevádzky – bezpečnostný predpis v železničnej doprave v Slovenskej republike v platnom znení.