



MINISTERSTVO

DOPRAVY
SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Závěrečná správa z vyšetrovania

**vážnej nehody na železničnej trati č. 125 A Púchov – Bratislava
hlavná stanica, v úseku ŽST Pezinok – Svätý Jur, v diaľkovo
obsluhovanej dopravni Pezinok, v žkm 18,266, dňa 09.11.2025 o
19:29 hod.**

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky

Záverečná správa z vyšetrovania

vážnej nehody na železničnej trati č. 125 A Púchov – Bratislava hlavná stanica, v úseku ŽST Pezinok – Svätý Jur, v diaľkovo obsluhovanej dopravni Pezinok, v žkm 18,266, dňa 09.11.2025 o 19:29 hod.

Zhrnutie

Kategória nehodovej udalosti:	vážna nehoda.
Dátum a čas udalosti:	09.11.2025 o 19:29 hod.
Popis udalosti:	zrážka vlakov REX 1814 (ZSSK) s vlakom EX 620 (ZSSK).
Miesto udalosti:	železničná trať č. 125 A Púchov – Bratislava hlavná stanica, v úseku ŽST Pezinok – Svätý Jur, v diaľkovo obsluhovanej dopravni Pezinok, v žkm 18,266.
Zúčastnení:	ŽSR (manažér infraštruktúry), Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. (dopravca).
Následky:	23 ťažko zranených osôb, 104 ľahko zranených osôb materiálna škoda predbežne vo výške 3 016 790,86 eur náklady súvisiace s oneskoreniami neboli vyčíslené.
Bezprostredné príčiny udalosti:	nerešpektovanie návesti 1 „Stoj“ na odchodovom návěstidle L4 zakazujúcu jazdu.
Príčiny súvisiace s odbornými znalosťami, postupmi a údržbou:	boli zistené
Príčiny súvisiace s podmienkami právneho rámca a systémom riadenia bezpečnosti:	neboli zistené
Bezpečnostné odporúčania:	Pre dopravcu ZSSK: 1. Mimoriadne preškoliť rušnovodičov zo znalostí návestnej sústavy,

- predpisu Z 1 Pravidlá železničnej prevádzky – bezpečnostný predpis v železničnej doprave v Slovenskej republike v platnom znení a v oblasti traťových pomerov (poznatie trate).
2. Preukázateľne zintenzívniť kontrolnú činnosť.
 3. Preukázateľne rozšíriť prevenčnú činnosť, a to najmä pre oblasť opakovaného poznania trate pre rušňovodičov.

Pre manažéra infraštruktúry:

1. Aktualizovať čl. 864 predpisu Z 1 Pravidlá železničnej prevádzky – bezpečnostný predpis v železničnej doprave v Slovenskej republike v platnom znení tak, aby zabezpečoval v prípadoch ovplyvňujúcich bezpečnosť dopravy (napr. mimoriadne predchádzanie vlakov, zmena vlakovej cesty, obmedzenie jazdy, pokyn k zastaveniu) pokyn pre zamestnanca riadiaceho dopravu poskytnúť rušňovodičovi informácie potrebné na primeranú orientáciu aktuálnej dopravnej situácie potrebnej na bezpečnú jazdu.
2. Po aktualizácii čl. 864 predpisu Z 1 Pravidlá železničnej prevádzky – bezpečnostný predpis v železničnej doprave v Slovenskej republike v platnom znení prijať opatrenia na zabezpečenie vyššej úrovne komunikácie v prípadoch ovplyvňujúcich bezpečnosť dopravy (napr. mimoriadne predchádzanie vlakov, zmena vlakovej cesty, obmedzenie jazdy, pokyn k zastaveniu).
3. Preukázateľne zintenzívniť kontrolnú činnosť zameranú na dodržiavanie čl. 864 predpisu Z 1 Pravidlá železničnej prevádzky – bezpečnostný predpis v železničnej doprave v Slovenskej republike v platnom znení.

MINISTERSTVO DOPRAVY SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Námestie slobody č. 6, P.O.BOX č. 100, 810 05 Bratislava 15

Útvár bezpečnostného vyšetovania v doprave

Číslo: SKAD/2026/001

v Bratislave dňa 12.03.2026

Vec: Záverečná správa z vyšetovania

Stupeň dôvernosti: CH

Záverečná správa z vyšetovania

vážnej nehody na železničnej trati č. 125 A Púchov – Bratislava hlavná stanica, v úseku ŽST Pezinok – Svätý Jur, v žkm 18,266, dňa 09.11.2025 o 19:29 hod.

I. SÚHRN

Dňa 09. novembra 2025 o 19:29 hod. došlo na železničnej trati č. 125 A Púchov – Bratislava hlavná stanica, v úseku ŽST Pezinok – Svätý Jur, v diaľkovo obsluhovanej dopravni Pezinok, v žkm 18,266 k vzniku vážnej nehody, a to prejením odchodového návestidla L 4 v polohe „Stoj“ vlakom REX 1814 (ZSSK), čím vošiel do postavenej vlakovej cesty vlaku EX 620 (ZSSK). Následkom bola zrážka vlaku EX 620 (ZSSK) do zadnej časti vlaku REX 1814 (ZSSK).

Následkom zrážky bolo 23 ťažko zranených osôb a 104 ľahko zranených osôb.

Ďalej nehodou došlo na vlaku EX 620 (ZSSK) k úplnému zničeniu HKV č. 91 56 6 350 006-3 a vozňa č. 61 56 19 70 022-7, ktorý bol vykoľajený prvým podvozkom a k poškodeniu dvoch vozňov č. 61 54 88 90 209-4 (reštauračný vozeň) a č. 61 56 29 70 022-5. Na vlaku REX 1814 (ZSSK) došlo k poškodeniu MJ č. 95 56 7 861 022-6.

Zároveň nehodou došlo k poškodeniu zariadení infraštruktúry ŽSR. Železničná prevádzka bola úplne prerušená v úseku medzi DOD Pezinok a Výh. Svätý Jur dňa 09.11.2025 o 19:28 hod. do 22:22 hod. v celkovom rozsahu 2028 minút. Čiastočne prerušená bola na 2. TK medzi DOD Pezinok a Výh. Svätý Jur a na koľajach č. 2, 4 a 6 DOD Pezinok dňa 09.11.2025 od 22:22 hod. do 13:10 hod. dňa 11.11.2025 (celkom na 2348 minút).

Došlo k odrieknutiu 15 vlakov osobnej dopravy dopravcu ZSSK a 2 vlaky nákladnej dopravy dopravcu ZSSK CARGO bez náhrady. Náhradnou autobusovou dopravou bol nahradený 1 vlak osobnej dopravy dopravcu ZSSK. Zmeškaných bolo 156 vlakov osobnej dopravy dopravcu ZSSK (celkom o 1720 minút).

II. ÚDAJE TÝKAJÚCE SA NEHODY

1. Nehoda

a) Dátum, presný čas a miesto nehody

09. 11. 2025 o 19:29 hod.,

železničná trať č. 125 A Púchov – Bratislava hlavná stanica, v úseku ŽST Pezinok – Svätý Jur, v žkm 18,266, dňa 09.11.2025 o 19:29 hod.

GPS súradnice:

zemepisná šírka 48.2780160°

zemepisná dĺžka 17.2621230°.

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

Dňa 09.11.2025 o 18:22 hod. bola automatickým stavaním vlakovej cesty postavená vchodová vlaková cesta z 2. TK zo smeru od DOD Šenkvice na koľaj č. 4 DOD Pezinok pre vlak REX 1814 (ZSSK).

Dňa 09.11.2025 o 19:09 hod. odišiel zo ŽST Trnava, zmeškaný o 4 minúty, vlak REX 1814 (ZSSK). Po ňom o 19:16 hod. odišiel zo ŽST Trnava, zmeškaný o 13 minút, vlak Ex 620 (ZSSK). Výpravca z pracoviska DOT III. CRD Trnava z údajov na monitore VDS zistil, že vlak REX 1814 (ZSSK) svojím odchodom z DOD Pezinok pred vlakom Ex 620 (ZSSK) by obmedzil jazdu vlaku Ex 620 (ZSSK), čím by došlo k navýšeniu meškania vlaku vyššej kvality. Výpravca DOT III. rozhodol, že vlak REX 1814 (ZSSK) bude v DOD Pezinok mimoriadne predchodený vlakom Ex 620 (ZSSK).

Po odchode vlaku REX 1814 (ZSSK) o 19:22 hod. z DOD Šenkvice bola automatickým stavaním vlakovej cesty postavená vchodová vlaková cesta z 2. TK zo smeru od DOD Šenkvice na koľaj č. 4 DOD Pezinok. Vlak REX 1814 (ZSSK) vchádzal do DOD Pezinok na návesť 13, Rýchlosť 60 km/h a výstraha na vchodovom návestidle 2 L.

Keď vchádzal vlak REX 1814 (ZSSK) v DOD Pezinok na koľaj č. 4, prešiel vlak Ex 620 (ZSSK) cez DOD Šenkvice. Po prejení vchodového návestidla 2 L vlak REX 1814 (ZSSK) vošiel na koľaj č. 4 a uvoľnil šenkvické zhlavie. Po uvoľnení šenkvického zhlavia bola pre vlak Ex 620 (ZSSK) automatickým stavaním vlakových ciest postavená prechodová vlaková cesta. Prechodová vlaková cesta bola postavená cez DOD Pezinok z 2. TK od DOD Šenkvice na koľaji č. 2 DOD Pezinok smerom na 2. TK smer Výh. Svätý Jur. Výpravca DOT III. použil funkciu „Dispozičný stoj“ pre odchodové návestidlo L 4, aby nedošlo k postaveniu odchodovej vlakovej cesty pre vlak REX 1814 (ZSSK) a sledoval na monitore ILTIS priebeh správneho stavania vlakových ciest, pričom súčasne sledoval na monitore kamery nachádzajúcej sa na 1. nástupišti DOD Pezinok pohyb vlaku REX 1814 (ZSSK). Na monitore ILTIS zaregistroval vchod vlaku Ex 620 ZSSK na koľaj č. 2 DOD Pezinok. Obsadenie koľaje č. 2 DOD Pezinok vlakom Ex 620 (ZSSK) spôsobilo správnou činnosťou na vchodovom návestidle 2 L zmenu návesti 3, „Voľno“ na návesť 1, „Stoj“. Keď vlak Ex 620 (ZSSK) prešiel vedľa návestidla 2 L a obsadil 2. koľaj DOD Pezinok, výpravca DOT III. spozoroval na kamerovom zázname, že bol vlak REX 1814 (ZSSK) uvedený do pohybu a odchádzal smerom k odchodovému návestidlu L 4. Výpravca DOT III. predpokladal, že vlak REX 1814 (ZSSK) zastaví pred odchodovým návestidlom L 4. Z výpovede výpravcu DOT III. vyplýva, že sa prostredníctvom RDST sa o 19:28:18 hod. a 19:28:20 hod. snažil nadviazať spojenie s rušňovodičom vlaku REX 1814 (ZSSK), aby ho upozornil na to, že na odchodovom návestidle L 4 nie je návesť dovoľujúca jazdu. Na volanie prostredníctvom RDST rušňovodič vlaku REX 1814 (ZSSK) nereagoval (komunikačný nástroj zapnutý v systéme GSM-R). Následne sa výpravca DOT III. snažil o 19:31:08 hod. spojiť s rušňovodičom vlaku REX 1814 (ZSSK) prostredníctvom GSM-R, pričom v momente keď začal pokus o spojenie cez GSM-R (v trvaní 16 sekúnd), na monitore ILTIS zbadal, že došlo k rozrezu výhybky č. 12 DOD Pezinok a následne k výpadku zabezpečovacieho zariadenia na celom jurskom zhlaví DOD Pezinok. Výpravca DOT III. si uvedomil, že došlo k prejdeniu návesti 1, „Stoj“ na odchodovom návestidle L 4 DOD Pezinok vlakom REX 1814 (ZSSK) a k vojdeniu do postavenej vlakovej cesty vlaku Ex 620 (ZSSK). Následne došlo k zrážke vlaku Ex 620 (ZSSK) do zadnej časti vlaku REX 1814 (ZSSK). Zo záznamov zo systému Mirrel M1, ako aj zo záznamov hovorov cez GSM-R je však zjavné, že výpravca DOT III. začal spojenie s rušňovodičom REX 1814 (ZSSK) cez GSM-R v čase zrážky vlakov. O 19:31:32 hod. rušňovodič vlaku REX 1814 (ZSSK) oznámil cez GSM-R výpravcovi DOT III. zrážku vlakov. Následne o 19:32:35 hod. rušňovodič vlaku Ex 620 (ZSSK) oznámil cez GSM-R zrážku výpravcovi DOT III. zrážku vlakov. Výpravca DOT III. o nehode telefonicky vyrozumel výpravcu ŽST Bratislava východ a následne ohlásil vznik nehody v zmysle predpisu ŽSR Z 17. Vznik nehody ohlásil vlakvedúci vlaku REX 1814 (ZSSK) záchranným zložkám na telefónnom čísle 112. Na miesto nehody sa dostavili záchranné zložky RZP, príslušníci PZ a príslušníci HaZZ.

Obhliadkou miesta vzniku nehody bolo zistené, že HKV č. 91 56 6 350 006-3 vlaku Ex 620 ZSSK bolo následkom zrážky zakliesnené do kabíny zadného stanovišťa MJ č. 95 56 7 861 022-6 vlaku REX 1814 (ZSSK). Čelo HKV č. 91 56 6 350 006-3 a súčasne kabína zadného stanovišťa MJ č. 95 56 7 861 022-6 zastavili v žkm 17,956. Prvý vozeň č. 61 56 19-70 022-7 zo súpravy vlaku Ex 620 (ZSSK) bol prednou časťou natlačený na HKV č. 91 56 6 350 006-3 a vykoľajený prvým podvozkom v smere jazdy vlaku tak, že pravé koleso prvého dvojkoľesia stálo medzi koľajovými pásmi 2. TK a ľavé koleso stálo vo vzdialenosti 20 cm od ľavého koľajového pásu 2. TK. Pravé koleso druhého dvojkoľesia stálo vpravo vedľa pravého koľajového pásu a dotýkalo sa temena hlavy koľajnice, ľavé koleso druhého dvojkoľesia stálo medzi koľajovými pásmi 2. TK. Ostatné vozne súpravy vlaku Ex 620 (ZSSK) neboli vykoľajené. MJ č. 95 56 7 861 022-6 bola po zrážke s vlakom Ex 620 (ZSSK) potlačená na 2. TK smer Výh. Svätý Jur a zastavila čelom v žkm 17,898. Následkom zrážky došlo k poškodeniu KV vlakov Ex 620 (ZSSK) a REX 1814 (ZSSK). HKV č. 91 56 6 350 006-3 a vozeň č. 61 56 19-70 022-7 vlaku Ex 620 (ZSSK) boli následkom nehody totálne zničené. Na MJ č. 95 56 7 861 022-6 vlaku REX 1814 (ZSSK) došlo zrážkou k totálnemu zničeniu kabíny zadného stanovišťa.

Podľa stôp po šmyku, nájdených na temene koľajnicových pásov 2. TK v smere od koľaje č. 2 DOD Pezinok, medzi výhybkou č. 12 a výhybkou č. 14 bolo určené miesto zrážky vlakov v žkm 18,266. Prvé stopy po vykoľajení kolies 1. podvozku vozňa č. 61 56 19-70 022-7 boli zistené vo vzdialenosti 17,5 m od miesta zrážky. Stopy boli na vnútornej strane hlavy pravého koľajnicového pásu 2. TK na zvierkovej skrutke z vnútornej strany pravého koľajnicového pásu. Na ľavej strane v obdobnej vzdialenosti boli stopy po vykoľajení ľavých kolies vľavo v smere jazdy viditeľné na hlave ľavého koľajnicového pásu. Ďalšie stopy po vykoľajení a jazde vykoľajených ľavých aj pravých kolies boli viditeľné na upevňovadlách (zvierkach a zvierkových skrutkách), až po miesto zastavenia HKV a 1. vozňa vlaku Ex 620 (ZSSK) v úrovni v žkm 17,973. Z uvedených stôp vyplynulo, že vozeň č. 61 56 19-70 022-7 prešiel vo vykoľajenom stave železničnú trať o dĺžke 293 m. Ostatné vozne vlaku Ex 620 (ZSSK) boli pospájané, vzduchové spojky hlavného a napájacieho potrubia a spojky elektrického vykurovania boli spojené. Pod vozňami a aj po oboch stranách vozňov sa nachádzali rôzne časti, úlomky a črepiny z poškodených KV.

Z monitora zabezpečovacieho zariadenia SIMIS W, na pracovisku DOT III. CRD Trnava, bolo zistené, že v DOD Pezinok došlo následkom zrážky k výpadku staničného zabezpečovacieho zariadenia na celom jurskom zhlaví. V tabuľke Prevádzkových hlásení a porúch boli evidované poruchy výhybiek č. 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, poruchy EZ Vlk2/10, EZ D5/8, porucha hardvéru koľajových obvodov a porucha hardvéru úseku 2.TK Pezinok – Výh. Svätý Jur. Na monitore indikované obsadenie koľajových obvodov koľají č. 2 a 4 a výhybkových obvodov V12, V13, V14 DOD Pezinok v priamom smere na 2. TK. Ostatné koľajové obvody boli v základnom stave – voľné. Smer udeleného traťového súhlasu bol udelený smerom do Výh Svätý Jur. Návestidlá indikovali základnú polohu, t. j. návesť 1, „Stoj“.

Súhlas vyšetrovateľa PZ na jazdu vlakov na 1. TK medzi DOD Pezinok – Výh. Svätý Jur a na 3. a 5. koľaji DOD Pezinok bol daný dňa 09.11.2025 o 22:22 hod. Vedľa miesta nehody bolo zavedené POTR $v=10$ km/h. Súhlas vyšetrovateľa PZ na odpratávacie práce v DOD Pezinok bol daný dňa 10.11.2025 o 13:05 hod.

Na odstraňovanie následkov nehody boli použité NPP dopravcu ZSSK CARGO objednané zástupcom dopravcu ZSSK.

Údaje NPP dopravcu ZSSK CARGO:

- príchod na miesto nehody dňa 10.11.2025 o 01:27 hod.,
- začiatok prác o 13:05 hod.,
- ukončenie prác dňa 11.11.2025 o 13:10 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 09. 11. 2025 do 28. 02. 2026.

2. Popis nehody

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

- výpravca DOT III. CRD Trnava, zamestnanec ŽSR,
- dozorca DOD Pezinok, zamestnanec ŽSR.

ZSSK:

Vlak REX 1814

- rušňovodič, zamestnanec ZSSK,
- vlakvedúca, zamestnankyňa ZSSK,
- vlakvedúci, zamestnanec ZSSK.

Vlak EX 620

- rušňovodič, zamestnanec ZSSK,
- vlakvedúci, zamestnanec ZSSK,
- vlakvedúca, zamestnankyňa ZSSK.

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

Vlak REX 1814 (ZSSK) počas jazdy:

- MJ č. 95 56 7 861 022-6
- celková dĺžka 58,8 m,
- celková hmotnosť 142 t,
- skutočné brzdiace percentá 156,
- 8 náprav,
- riadne označený príslušnými návest'ami.

Vlak REX 1814 (ZSSK) jazdil v zmysle tabelárneho CP vygenerovaného systémom KIS dňa 09. 11. 2025 na trati Leopoldov – Bratislava-Rača. Rýchlosť v úseku v úseku Leopoldov – Bratislava-Rača mal stanovenú na 120 km/h.

Vlak EX 620 (ZSSK) počas jazdy:

- 12 koľajových vozidiel:
 - vedúce HKV č. 91 56 6 350 006-3,
 - 61 56 19-70 022-7
 - 61 54 88-90 209-4
 - 61 56 20-70 214-7
 - 61 56 20-70 211-3
 - 61 56 28-70 016-8
 - 50 56 21-70 150-5
 - 50 56 21-70 141-4
 - 61 56 20-70 209-7
 - 61 56 29-70 017-5
 - 61 56 29-70 022-5
 - 61 56 29-70 014-2

- celková dĺžka 300,5 m,
- celková hmotnosť 641 t,
- skutočné brzdiace percentá 166,
- 48 náprav,
- riadne označené príslušnými návest'ami.

Vlak R 914 (ZSSK) jazdil v zmysle tabelárneho CP vygenerovaného systémom KIS dňa 24. 09. 2025, platného pre daný vlak na deň 09. 11. 2025 na trati Púchov – Bratislava hlavná stanica. Rýchlosť v úseku Trnava – Výh. Svätý Jur mal stanovená na 160 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 18,266 na dvojkoľajnej elektrifikovanej trati 1. kategórie č. 125 A Púchov – Bratislava hlavná stanica, v DOD Pezinok, medzi výhybkami č. 12 a 14. Železničná trať v mieste nehody je normálneho rozchodu (1435 mm), s diaľkovo obsluhovaným zabezpečovacím zariadením. Traťová rýchlosť v oboch smeroch je 160 km/h a zábrzdna vzdialenosť 1000 m, pre vlaky s jazdou na systém ETCS 1500 m.

Železničný zvršok tvorili koľajnice tvaru UIC 60 (60E1), zvarené do bezstykovej koľaje, na betónových podvaloch 5-VPS D-05.

Nad 2. TK vybudované trakčné vedenie elektrifikované jednofázovou trakčnou prúdovou sústavou 25 kV, 50 Hz.

Smerové a sklonové pomery:

V mieste vzniku nehody v smere jazdy vlakov REX 1814 (ZSSK) a Ex 620 (ZSSK) železničná trať klesá a jej pozdĺžny sklon bol 7,84 ‰. Miesto nehody je v priamom úseku koľaje po výjazde z ľavotočivého oblúku

Výhybka č. 12

- jednoduchá, ľavá, s výmenníkom vpravo
- tvar 60 1:14-760,
- betónové podvaly,
- vložená 2005,
- prestavovaná ústredne z CRD Trnava.

Signalizácia a zabezpečovacie zariadenie

Na železničnej trati je zabezpečovacie zariadenie 3. kategórie, dispečerské stavadlo typu SIMIS W, tvorené počítačovou riadiacou úrovňou ILTIS s nadstavbou CTC, ktoré umožňovalo zabezpečenie chodu vlakov obsluhou z jedného miesta pre viac dopravní a medzistaničných úsekov.

Odchodové návestidlo L 4 je svetelné stožiarové návestidlo platné pre vlaky aj posun, umiestnené v žkm 18,458 vpravo vedľa staničnej koľaje č. 4, v smere jazdy vlaku REX 1814 (ZSSK). Návestidlo je päťznakové, s jedným svetelným pásom.

d) Komunikačné prostriedky

Spojenie výpravcu s rušňovodičom zabezpečuje zariadenie GSM-R, v zmysle prílohy 11 PP trate s diaľkovo obsluhovaným zabezpečovacím zariadením ŽST Nové Mesto nad Váhom - Výh. Svätý Jur. Hovory na jednotlivých RDST boli zaznamenané.

Zaznamenávané boli aj telefonické hovory systémami REVOC.

V technologickej miestnosti CRD Trnava je vybudovaný záznamový server pre zber dát z jednotlivých obsluhovaných pracovísk, cez internú sieť LAN.

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:

Vznik nehody ohlásil výpravca CRD Trnava na pracovisku DOT III. výpravcovi pracoviska DOT IV. Následne výpravca DOT IV. o 19:33 hod. informoval o vzniku nehody kontrolného dispečera ORD OR Trnava. O 19:36 hod. vyrozumel kontrolný dispečer IBŽD SI Bratislava, ktorý sa na miesto nehody dostavil služobným CV o 20:25 hod.

Dopravca:

Záchranným zložkám prostredníctvom telefónneho čísla 112 ohlásil vznik nehody vlakvedúci vlaku REX 1814 (ZSSK). Ústrednému dispečerovi ZSSK ohlásila nehodu vlakvedúca vlaku REX 1814 (ZSSK). Ústredný dispečer následne o udalosti informoval IBŽD a riaditeľa OIK ZSSK. IŽBD sa dostavil na miesto nehody o 19:50 hod. a zabezpečil prvotné úkony súvisiace so zisťovaním príčiny vzniku nehody.

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

Vznik nehody ohlásil na tiesňovú linku č. 112 vlakvedúci vlaku REX 1814 (ZSSK), výpravca DOT IV. CRD Trnava a ďalší neznámi cestujúci. Na miesto nehody sa dostavili všetky zložky IZS (RZP, RLP, HaZZ). Na miesto nehody sa dostavili príslušníci PZ Pezinok, ktorí v spolupráci s vyšetrovateľom OKP PZ Bratislava zabezpečili miesto nehody pre potreby vyšetrovania. Proti vzniku požiaru a proti úniku prevádzkových kvapalín zabezpečili miesto nehody príslušníci HaZZ. Na miesto nehody sa dostavil aj službukonajúci prokurátor. Po zdokumentovaní nehody príslušníkmi PZ bol dňa 10.11.2025 o 14:45 hod. na mieste nehody daný súhlas na začatie odpratávacích a obnovovacích prác.

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 23 osôb (z toho 4 zamestnanci dopravcu). Celkový počet zranených je 127.

Následkom nehody došlo k úplnému zničeniu (totálnej škode) HKV vlaku Ex 620 (ZSSK) (č. 91 56 6 350 006-3) a k úplnému zničeniu (totálnej škode) vozňa osobnej dopravy dopravcu ZSSK (č. 61 56 19 70 022-7), k poškodeniu 2 vozňov osobnej dopravy dopravcu ZSSK (reštauračný vozeň č. 61 54 88 90 209-4 a vozeň č. 61 56 29 70 022-5) a k poškodeniu MJ vlaku REX 1814 (ZSSK) (č. 95 56 7 861 022-6)

Došlo k úplnému prerušeniu prevádzky v úseku medzi DOD Pezinok a Výh. Svätý Jur od dňa 09.11.2025 o 19:28 hod. do 22:22 hod. (v celkovom rozsahu 2028 minút). Čiastočne prerušená bola prevádzka na 2. TK medzi DOD Pezinok a Výh. Svätý Jur a na koľajach č. 2, č. 4 a č. 6 DOD Pezinok od dňa 09.11.2025 od 22:22 hod. do 13:10 hod. dňa 11.11.2025 (v celkovom rozsahu 2348 minút).

Došlo k odrieknutiu 15 vlakov osobnej dopravy dopravcu ZSSK a 2 vlakov nákladnej dopravy dopravcu ZSSK CARGO bez náhrady. Náhradnou autobusovou dopravou bol nahradený 1 vlak osobnej dopravy dopravcu ZSSK. Zmeškaných bolo 156 vlakov osobnej dopravy dopravcu ZSSK (celkom o 1720 minút).

Následkom nehody došlo k poškodeniu železničného zvršku 2. TK medzi DOD Pezinok – Vých. Svätý Jur:

- 349 ks betónových podvalov a pokladníc,
- 600 m koľajnicových pásov tvaru UIC 60.

a zabezpečovacieho zariadenia výhybiek č. 12 a č. 14 DOD Pezinok (zatiaľ bez vyčíslenia škody).

Predbežná škoda vyčíslená ŽSR	1 210 000,00 eur
Predbežná škoda vyčíslená dopravcom ZSSK	1 806 790,86 eur
Celková predbežná vyčíslená škoda vzniknutá pri nehode	3 016 790,86 eur

Celospoločenské náklady súvisiace s oneskoreniami v dôsledku nehody v zmysle prílohy 8 zákona 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 +6 °C, oblačno, mierny dážď a slnko zapadlo o 15:48 hod. (znížená úroveň viditeľnosti v nočných prevádzkových podmienkach). K nehode došlo v mieste, kde bola traťová koľaj vedená v priamom úseku koľaje, po výjazde z ľavotočivého oblúku, výhľad rušňovodiča vlaku REX 1814 (ZSSK) nebol ničím obmedzený.

III. ZISTENÉ SKUTOČNOSTI

1. Súhrn výpovedí

a) Zamestnanci, vrátane dodávateľov

rušňovodič vaku REX 1814 (ZSSK)

V zápise so zamestnancom uviedol nasledovné. Do ŽST Pezinok vchádzal z druhej traťovej na štvrtú staničnú koľaj na návesť „Rýchlosť 60 km.h-1 a výstraha“. Po zastavení na štvrtej staničnej koľaji odblokoval a otvoril dvere vpravo v smere jazdy. Prebehol výstup a nástup cestujúcich. Na spätných kamerách pozoroval výstup, nástup cestujúcich, činnosť sprevádzajúceho personálu a čakal na výpravu sprevádzajúcim personálom. Na zobrazovacej jednotke kamerového systému spätných zrkadiel videl v prvých dverách vlakvedúcu, ktorá mu dávala návesť „Súhlas na odchod“. Po prevzatí návesti zatvoril dvere, kontrolka zatvorenia dverí zhasla a uviedol vlak do pohybu v režime ARR pri predvolenej rýchlosti 60 km/h. Keď prechádzal cez výhybku započul zvláštne zvuky, nekludný chod motorovej jednotky, následne pribrzdil, lebo nevedel, čo sa deje. Ďalej pokračoval na druhú staničnú koľaj. Po prechode na druhú staničnú koľaj po chvíli zaregistroval silný náraz, ktorý nevedel hneď identifikovať od čoho vznikol. Pravdepodobne stratil vedomie a keď sa prebral, zistil, že leží na zemi a veci má porozhadzované po stanovišti rušňovodiča. Zbadal vo dverách vlakvedúcu, ktorá sa ho pýtala, čo sa stalo. Nevedel odpovedať, čo sa stalo. Vlakvedúca ho informovala, že sú vo vlaku zranení cestujúci a že sú volané záchranné zložky. Zostal na stanovišti rušňovodiča. Cestujúcim poskytol lekárníčku. Bol otrasený a cítil bolesti na hrudníku, ťažko dýchal a bolela ho dosť hlava. Mal krvácanie v oblasti nosa. Telefonicky ho kontaktoval prednosta OSD Nové Zámky, pýtal sa ho, čo sa stalo. Nevedel mu odpovedať, čo sa stalo. Potom v sprievode požiarnikov bol odprevađený ku sanitke, kde mu bola poskytnutá odborná lekárska pomoc. S druhým rušňovodičom počkal na príchod polície, ho podrobila skúške na prítomnosť alkoholu v dychu s výsledkom „negatívny“ a na prítomnosť omamných

a psychotropných látok v organizme, taktiež s výsledkom „negatívny“. Následne bol odvezený hliadkou policajného zboru na prvotné vysvetlenie a potom odvezený na jeho žiadosť do nemocnice na vyšetrenie, z dôvodu že pociťoval bolesti.

Otázka: Kto sa nachádzal na stanovišti rušňovodiča v čase jazdy vlaku zo ŽST Trnava – po miesto nehody?

Odpoveď: Na stanovišti rušňovodiča som sa nachádzal sám.

Otázka: Koľko pracovných zmien ste absolvovali na trati Trnava – Bratislava pred vznikom nehody?

Odpoveď: Nepamätám si, ale od začiatku výluky Hlohovec – Aleksince pravdepodobne jeden krát, práve v deň nehody

Otázka: Po vykonaní poznania trate Trnava – Bratislava vykonal s vami prvú jazdu RI?

Odpoveď: Nepamätám si.

Otázka: Bolo poznanie trate Trnava – Bratislava postačujúce, požiadali ste o navýšenie poznania na tejto trati alebo doplňujúce informácie od RI?

Odpoveď: Nepamätám si.

Otázka: Koľko kontrol u Vás bolo vykonaných RI od začiatku roka 2025 a na čo boli zamerané?

Odpoveď: Nepamätám si.

Otázka: Mali ste v poslednom období pri kontrole RI zistené nedostatky vo výkone služby?

Odpoveď: Nepamätám si, asi nie.

Otázka: Požiadali ste v poslednom období RI o vysvetlenie Vám nezrozumiteľných predpisových ustanovení?

Odpoveď: Nie.

Otázka: Boli ste vyrozumený o mimoriadnom predchodení vášho vlaku v ŽST Pezinok vlakom Ex 620 ZSSK?

Odpoveď: Nie.

Otázka: Registrovali ste nejaké problémy, závady na vlaku?

Odpoveď: Nie.

Otázka: Počas výpravy vlaku akú návesť návestilo odchodové návestidlo v ŽST Pezinok pre vašu vlakovú cestu?

Odpoveď: Nepamätám si, ale videl som návesť „Voľno“ pri odchode.

Otázka: Na čo ste sa sústredili po výprave vlaku zo ŽST Pezinok počas jazdy po odchodové návestidlo?

Odpoveď: Vlak som riadil v režime ARR a sledoval som parametre vlaku na zobrazovacích jednotkách.

Otázka: Kedy ste zaregistrovali, že ste prešli návesť „Stoj“ odchodového návestidla ŽST Pezinok?

Odpoveď: Neregistroval som to.

rušňovodič vaku Ex 620 (ZSSK)

V zápise so zamestnancom uviedol nasledovné. Dňa 09.11.2025 nastúpil do zmeny o 16:55 hod. na pracovisku strojmajstra OSD Žilina riadne odpočinutý. Po zahlásení sa strojmajstrovi, preukázateľnom oboznámení sa s rozkazmi prednostu OSD a podrobení sa orientačnej dychovej skúške s výsledkom „negatívny“ sa odobral do stanice Žilina očakávať vlak Ex 620. Po príchode vlaku vystriedal kolegu na osi, ktorý ho informoval, že brzda na vlaku je v poriadku, podpísal odovzdávkovú knihu a oboznámil sa s údajmi v Správe o brzdení, čo následne podpísal v riadku Striedanie na osi. Po výprave vlaku výpravcom uviedol vlak do pohybu v ŽST Žilina asi 12 minút zmeškaný. Vlak bol riadne označený návesťou „Začiatok vlaku“. Pri vjazde vlaku na diaľkovo obsluhovanú trať Žilina – Púchov – Nové Mesto nad

Váhom sa cez sieť GSMR prihlásil do CRD Púchov. V úseku trate vybaveným traťovou infraštruktúrou ETCS išiel vlak pod dohľadom ETCS Level 1. Jazda, okrem meškania, prebiehala bez nedostatkov a mimoriadností. Následne za ŽST Nové Mesto nad Váhom sa spojil cez sieť GSMR s výpravcom CRD Trnava. Po výstupe a nástupe cestujúcich v ŽST Trnava a po návěsti „Súhlas na odchod“ uviedol vlak do pohybu. Postupne zvyšoval rýchlosť vlaku na 160 km.h⁻¹ a uvedenou rýchlosťou pokračoval v jazde. V úseku pred oddielovým návěstidlom AH Vinosady znižoval rýchlosť vlaku prevádzkovým brzdením, z dôvodu znižovania rýchlosti zariadením ETCS na zobrazovacej jednotke. Po prejení predzvesti oddielového návěstidla AH Vinosady a uvoľnení rýchlosti na 160 km/h začal zvyšovať rýchlosť vlaku. Vzhľadom na uvoľnenú rýchlosť na 160 km/h a návěsť vchodového návěstidla dopravne Pezinok, pokračoval v jazde. Počas jazdy ľavotočivým oblúkom v dopravni Pezinok si všimol, že osobný vlak idúci z koľaje č. 4 prechádza okolo odchodového návěstidla. Okamžite zaviedol rýchločinné brzdenie a vzhľadom na vysokú pravdepodobnosť zrážky vybehol zo stanovišťa a skočil do uličky pred medzistenu a sadol si na podlahu. Následne došlo k nárazu, čo bolo potom si nepamätá. Po čase, keď sa spamätal z nárazu, volal RDST do CRD Trnava, že došlo k zrážke. Asi po pol hodine opustil stanovište rušňovodiča, bol doudieraný, bolel ho chrbát. Po príchode polície sa podrobil určujúcej dychovej skúške s výsledkom „negatívny“, následne ho polícia zadržala a umiestnila do služobného vozidla, kde čakal na ďalší postup polície. Potom ho polícia predviedla na oddelenie kriminálnej polície do Bratislavy na vypočutie. Po ukončení vypočutia odišiel vlakom domov.

Otázka: Kto sa nachádzal v čase zrážky na stanovišti rušňovodiča?

Odpoveď: Bol som sám.

Otázka: Komunikovali ste po odchode vlaku zo ŽST Trnava po zrážku vlakov v dopravni Pezinok so zamestnancom oprávneným riadiť dopravu na dráhe?

Odpoveď: Nie.

Otázka: Viete uviesť, aká bola návěsť na vchodovom návěstidle 2 L diaľkovo obsluhovanej dopravne Pezinok?

Odpoveď: „Voľno“.

Otázka: Viete uviesť hodnotu uvoľňovacej rýchlosti na zobrazovacej jednotke ETCS po vjazde vlaku do diaľkovo obsluhovanej dopravne Pezinok?

Odpoveď: 160 km.h⁻¹.

Otázka: Viete uviesť, či zariadenie ETCS pri prechode osobného vlaku idúceho z koľaje č. 4 za odchodové návěstidlo intervenovalo pred tým ako ste Vy zaviedli rýchločinné brzdenie?

Odpoveď: Nie, ja som zaviedol rýchločinné brzdenie podstatne skôr, hneď, ako som zaregistroval, že osobný vlak prešiel popri odchodovom návěstidle.

vlakvedúci vlaku REX 1814 (ZSSK)

V zápise so zamestnancom uviedol nasledovné. po príchode do ŽST Pezinok, po zastavení vlaku a odblokovaní dverí, vystúpil na nástupište. Prebehol výstup a nástup cestujúcich. Vlakvedúca Desatová dala zvukovú návěsť „Výzva na pohotovosť“, on skontroloval, či niekto nechce ešte vystúpiť alebo nastúpiť. Na odchodové návěstidlá nevidel z dôvodu, že sa nachádzal v posledných dverách jednotky. Dal svetelnú (baterkou) návěsť „Pohotovosť na odchod“ z posledných dverí motorovej jednotky. Prešiel celým telom do vlaku pred nástupné dvere. Následne po svetelnej a zvukovej signalizácii dverí sa tieto zatvorili. Po uvedení vlaku do pohybu ostal v priestore dverí. Asi po minúte ucítil silný náraz, ktorý ho hodil dozadu o stenu. Ostal na chvíľu omráčený, pričom spozoroval viacero zranených ľudí. Okamžite volal na číslo 112 a podal prvotnú informáciu, čo sa stalo, kde sa nachádzajú a že vo vlaku sa nachádza viacero ťažšie zranených cestujúcich. Volal ústredného dispečera Bratislava a informoval ho o situácii. Snažil sa zistiť poranenia a stav cestujúcich. Pootváral okná.

Niektorí cestujúci sa domáhali otvorenia nástupných dverí, čo odmietol a vysvetlil im, že pomoc je už na ceste a z bezpečnostných dôvodov je lepšie zostať vo vlaku do príchodu záchranných zložiek. Vo vlaku zbadal vlakvedúcu Desatovú, ako prechádzala ku koncu motorovej jednotky. Kvôli spriečeným prechodovým dverám sa až k nemu nedostala, ale mohli spolu komunikovať. Spýtala sa ho, či má nejaké zranenia a či volal záchranné zložky a dispečera. Odpovedal, že je zatiaľ v poriadku a že volal na 112. Medzitým volal rušňovodičovi, ktorý povedal, že prešli na „Stoj“ a sťažoval sa na ťažké dýchanie. Ďalšia komunikácia bola nezrozumiteľná, tak hovor ukončil. Potom volal na komando Nové Zámky, kde komandujúceho informoval o situácii. Pri príchode záchranných zložiek, požiarnikov zaregistroval odblokovanie dverí a ich otvorenie. Následne záchranné zložky začali zisťovať stav cestujúcich a začali evakuáciu cestujúcich, pričom im bol nápomocný. Odchádzal medzi poslednými cestujúcimi, skontroloval predtým časť vlaku. V sprievode požiarnikov odišiel so skupinou cestujúcich na ihrisko, kde bolo zhromaždisko. Po prezretí zdravotníkmi a registrácii u polície odišiel na železničnú stanicu Pezinok, kde bol pristavený autobus NAD do Bratislavy hlavnej stanice. S komandujúcim Nové Zámky sa dohodol, že ostane prespať v nocľazni Žabotová Bratislava. Ráno odišiel v režijnej ceste do Topoľčian, kde na nástupnom mieste ukončil smenu a odovzdal pomôcky.

Otázka: Počas výpravy vlaku v ŽST Pezinok aká bola viditeľnosť?

Odpoveď: Celkom dobrá.

Otázka: Pred daním návěsti „Súhlas na odchod“, kde sa nachádzal rušňovodič?

Odpoveď: Presne si nepamätám, ale zdá sa, že som ho nevidel v okne zo stanovišťa rušňovodiča.

vlakvedúca vlaku REX 1814 (ZSSK)

V zápise so zamestnancom uviedla nasledovné. Po príchode do ŽST Pezinok prebehol nástup a výstup cestujúcich v poriadku. Čas odchodu už bol a nakoľko vlak meškal, dala zvukovú a svetelnú návěst' vlakvedúcemu vlaku. Vlakvedúci vlaku nasledovne dal návěst' „Pohotový na odchod“. Ešte raz skontrolovala nástupište, či niekto nedobieha k vlaku. Otočila sa k čelu vlaku, kde rušňovodič bol v okienku a dala mu návěst' „Súhlas na odchod“, opakovane, kým návěst' neprevzal. Návěst' dávala z prvých dverí MJ. Vošla do súpravy a následne rušňovodič zatvoril dvere. Vlak sa pohol zo stanice. Ostala sedieť pri nástupných dverách, nakoľko bolo veľa cestujúcich a súprava bola neprechodná, o čom bol informovaný ústredný dispečer. Po pár minútach po odchode zo stanice prišlo k nárazu. Pri náraze si udrela hlavu a chrbát a zhodilo ju na zem. Keď sa prebrala k vedomiu, tak zbadala cestujúcu, ktorá bola predtým oproti, celú zakrvavenú v oblasti tváre. Snažila sa jej pomôcť a zistiť jej poranenia. Následne odišla za rušňovodičom, zistiť, v akom je stave a čo sa stalo. V priestoroch prednej časti súpravy bolo dosť zranených cestujúcich. Prišla k stanovištu rušňovodiča, nepamätá si, či dvere boli už otvorené alebo nie. Rušňovodič bol v šoku, dotazovala sa ho, čo sa stalo. Povedal, že prešli na červenú, rezali výhybku a určite bola zelená. Odpovedala mu, že museli do niečoho naraziť. Otvorila pravé okno a pozrela sa von. Nakoľko bola tma, nič nevidela. Rušňovodič stál a jediné čo spozorovala, mal oškretý nos. Následne odišla medzi cestujúcich zistiť zranenia a volala ústredného dispečera, ktorý nedvíhal. Následne volala komando PS Bratislava a záchranné zložky na číslo 112, kde operátorka povedala, že už o nich vedia. Prešla cez súpravu skontrolovať cestujúcich a vlakvedúceho vlaku, ku ktorému sa nedostala osobne, z dôvodu spriečenia prechodových dverí. Vlakvedúceho vlaku videla a vedeli spolu komunikovať, oznámil jej, že je v poriadku. Následne prešla do prednej časti vlaku, kde sa nachádzala vážne zranená cestujúca a požiadala rušňovodiča, aby otvoril nástupné dvere z dôvodu prichádzajúcich záchranných zložiek. Prešla ku dverám a volala záchranárov, že má tam vážne zranenú cestujúcu. Následne došli záchranári k danej cestujúcej. Potom

upozorňovala cestujúcich, aby nevystupovali z vlaku a počkali na záchranné zložky a bola nápomocná záchranným zložkám. Záchrannými zložkami bola evakuovaná na ihrisko, kde bola prvotne ošetrovaná a začala pociťovať bolesť v chrbte, ľavej ruke, ľavej nohe. Bola odvezená sanitkou do nemocnice Ružinov. Z nemocnice bola prepustená pred polnocou. Odišla na komando PS Bratislava, kde vykonala dychovú skúšku na prítomnosť alkoholu z výsledkom „negatívna“. Odovzdala služobné pomôcky a ukončila smenu.

Otázka: Počas výpravy vlaku v ŽST Pezinok aká bola viditeľnosť?

Odpoveď: Dobrá.

Otázka: Pred daním návěsti „Súhlas na odchod“, kde sa nachádzal rušňovodič?

Odpoveď: Na stanovišti v okienku.

Otázka: Pred daním návěsti súhlas na odchod boli splnené podmienky pre odchod vlaku?

Odpoveď: Áno.

Otázka: Zaregistrovali ste od ŽST Hlohovec niekoho vchádzať na stanovište rušňovodiča alebo vychádzať zo stanovišta rušňovodiča?

Odpoveď: Nie.

Otázka: Ako bola uskutočnená výprava vlaku medzi rušňovodičom a prvým členom sprevádzajúceho personálu?

Odpoveď: Rušňovodič kývnutím hlavy potvrdil prevzatie návěsti „Súhlas na odchod“ a následne zatvoril dvere.

Otázka: Ako prevzal rušňovodič návěst' 114 „Súhlas na odchod“ od prvého člena sprevádzajúceho personálu?

Odpoveď: Kývnutím hlavy.

Otázka: Pred daním návěsti „Súhlas na odchod“ boli splnené podmienky pre odchod vlaku?

Odpoveď: Áno.

výpravca DOT III. CRD Trnava

V zápise so zamestnancom uviedol nasledovné. Po vojení vlakov REX 1814 (ZSSK) a Ex 620 (ZSSK) do obvodu riadeného z jeho pracoviskom DOT III. pohľadom na monitor VDS zistil, že vlak REX 1814 (ZSSK) by odchodom z DOD Pezinok obmedzil jazdu vlaku vyššej kvality Ex 620 (ZSSK), u ktorého by došlo k navýšeniu meškania. Rozhodol sa, že vlak REX 1814 (ZSSK) bude v DOD Pezinok predchodený vlakom Ex 620 (ZSSK). Po odchode vlaku REX 1814 (ZSSK) z DOD Šenkvice o 18:22 hod. bola automatickým stavaním postavená vchodová vlaková cesta z 2. TK zo smeru Šenkvice na koľaj č. 4 v DOD Pezinok. Aby nedošlo k postaveniu odchodovej vlakovej cesty z koľaje č. 4 smer Svätý Jur v DOD Pezinok, použil funkciu „Dispozičný stoj“ na návěstidle L 4.

V čase, keď vchádzal vlak REX 1814 (ZSSK) v DOD Pezinok na koľaj č. 4, už prešiel vlak Ex 620 (ZSSK) cez DOD Šenkvice a po vojení vlaku REX 1814 (ZSSK) na koľaj č. 4 bola v DOD Pezinok automatickým stavaním postavená prechodová vlaková cesta z 2. TK od Šenkvic po staničnej koľaji č. 2 na 2. TK smer Svätý Jur. Ďalej sledoval na monitore dopravnú situáciu v DOD Pezinok. Na monitore ILTIS sledoval vchod vlaku Ex 620 (ZSSK) na koľaj č. 2 v DOD Pezinok, čo sa prejavilo obsadením koľaje č. 2 a zmenou návěsti „Voľno“ na návěst' „Stoj“ na vchodovom návěstidle 2 L. Vtedy zbadal na kamerovom zázname, že v DOD Pezinok na koľaji č. 4 bol vlak REX 1814 (ZSSK) uvedený do pohybu a odchádzal smerom k odchodovému návěstidlu L 4. Aj keď predpokladal, že vlak REX 1814 (ZSSK) zastaví pred odchodovým návěstidlom L 4, prostredníctvom RDST sa snažil nadviazať spojenie s rušňovodičom, aby ho upozornil na to, že nemá na návěstidle L 4 návěst' dovoľujúcu jazdu, však rušňovodič mu neodpovedal. Preto ihneď prostredníctvom GSM-R vytáčil číslo vlaku 1814, pričom v momente, keď stihol vytočiť iba číslo 18, na monitore ILTIS spozoroval, že došlo k rozrezu výhybky č. 12 a následne došlo k výpadku

zabezpečovacieho zariadenia na celom jurskom zhlaví. Z toho usúdil, že došlo k prejdeniu návesti „Stoj“ na návestidle L 4 vlakom REX 1814 (ZSSK) a následne došlo k zrážke vlakov. Vznik nehody ohlásil vedúcemu zmeny, výpravcovi DOT IV., ktorý avizoval vyšetrojúcich zamestnancov a záchranné zložky. Po príchode príslušníkov PZ bol podrobený skúške na prítomnosť alkoholu a omamných látok s negatívnym výsledkom.

dozorca DOD Pezinok

V zápise so zamestnancom uviedol nasledovné. Po nástupe do služby o 18:30 hod. nemal zadanú žiadnu úlohu od výpravcu DOT III. a išiel skontrolovať stanicu, či nie je niečo porozbíjané, posprejované grafitmi, či sú v poriadku výťahy, WC a ostatné priestory v ŽST. V čase, keď prechádzal uvedenými priestormi v stanici, mu výpravca prostredníctvom RDST ohlásil, že došlo k zrážke vlakov na jurskom zhlaví. Ihneď odišiel na miesto nehody a pomáhal pri evakuácii zranených osôb po dobu asi 3 hodiny.

b) Ostatní svedkovia

Nezistovali 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 Pravidlá železničnej prevádzky – bezpečnostný predpis v železničnej doprave v Slovenskej republike v platnom znení 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 TN bola vykonaná dňa 07/2025. Počas kontroly neboli zistené žiadne nedostatky.

Kontrola pracovnej činnosti rušňovodiča AJ bola vykonaná 09/2025. 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 návest „Stoj“**, návestné svetlo zelenej farby znamená návest dovoľujúcu chod. **Pred návestidlom s návestou „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 – návesť „Stoj“,
- b) žltá – návesť „Výstraha“,
- c) zelená – návesť „Voľno“,
- d) modrá – návesť „Posun zakázaný“,
- e) biela – návesť „Posun dovolený“.

Príslušné predpisy manažéra infraštruktúry a dopravcu ZSSK (najmä čl. 43, čl. 44, čl. 45, čl. 58 písm. a), čl. 332, čl. 864 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

Rozborom záznamu zo systému PIS zistené, že vlak REX 1814 (ZSSK) odišiel zo ŽST Trnava s meškaním 4 minúty o 19:09 hod. Do DOD Cífer prišiel s meškaním 4 minúty o 19:14 hod. a odišiel s meškaním 4 minúty o 19:15 hod. Do DOD Šenkvice prišiel s meškaním 3 minúty o 19:21 hod. a odišiel s meškaním 3 minúty o 19:22 hod. Do DOD Pezinok prišiel s meškaním 3 minúty o 19:26 hod.

Rozborom záznamu zo systému PIS zistené, že vlak Ex 620 (ZSSK) odišiel zo ŽST Trnava s meškaním 13 minút o 19:16 hod. Cez DOD Cífer s meškaním 12 minút prešiel o 19:20 hod. Cez DOD Šenkvice prešiel s meškaním 12 minút o 19:26 hod. Do DOD Pezinok prišiel s meškaním 11 minút o 19:29 hod.

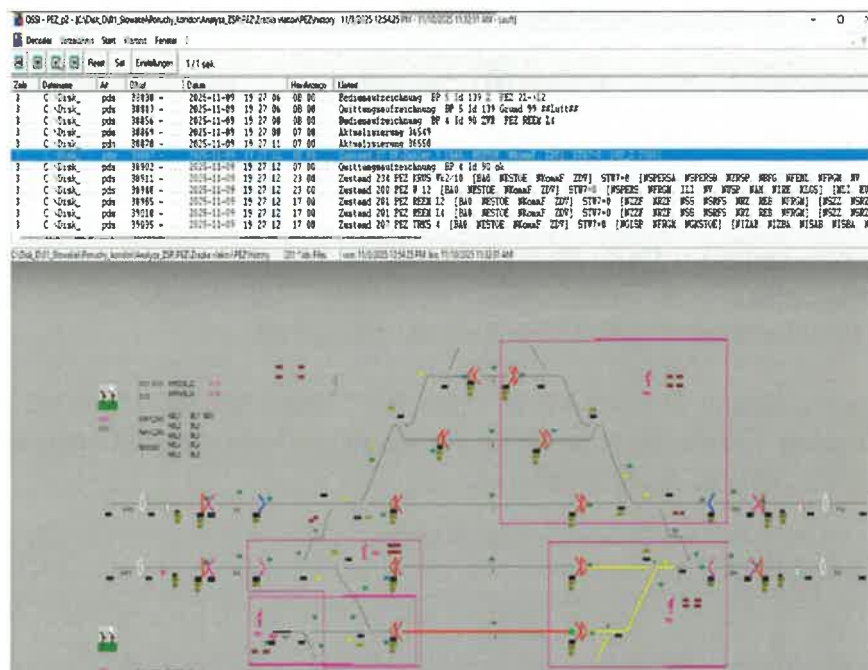
b) Infraštruktúra

Prehliadky a kontroly v úseku železničnej trate v mieste nehody sa vykonávali v pravidelných intervaloch, v zmysle plánu údržby a schváleného plánu kontrolnej činnosti.

Po nehode vykonaný rozbor záznamu zo záznamového zariadenia technologického počítača SIMIS W a ovládacieho pracoviska ILTIS s nasledovným výsledkom:

- 19:23:17 - v DOD Pezinok zahájenie stavania vchodovej vlakovej cesty z 2. TK zo smeru od DOD Šenkvice na koľaj č. 4 DOD Pezinok pre vlak REX 1814 (ZSSK),
- 19:23:19 - systémom automatického stavania dokončené stavenie vchodovej vlakovej cesty z 2. TK zo smeru od DOD Šenkvice na koľaj č. 4 DOD Pezinok pre vlak REX 1814 (ZSSK). Na vchodovom návestidle 2 L sa rozsvietila Návesť 13, Rýchlosť 60 km/h a výstraha. Na odchodovom návestidle L 4 svietila Návesť 1, Stoj,
- 19:25:05 - po prejdení čela vlaku REX 1814 (ZSSK) okolo oddielového návestidla 2Lo AH Vinosady v žkm 22,262 zaznamenané obsadenie koľajového úseku S2P2 v medzistaničnom úseku Šenkvice – Pezinok pri postavenej vchodovej vlakovej ceste z 2. TK zo smeru od DOD Šenkvice na koľaj č. 4 DOD Pezinok,

- 19:26:26 - zaznamenané na šenkvickom zhlaví DOD Pezinok obsadenie koľajového úseku 2LK vchádzajúcim vlakom REX 1814 (ZSSK),
- 19:27:02 - zaznamenané v DOD Pezinok obsadenie koľaje č. 4 vchádzajúcim vlakom REX 1814 (ZSSK), na odchodovom návestidle L 4 svietila návesť 1, Stoj.
- 19:27:11 - zaznamenané v DOD Pezinok uvoľnenie šenkvického zhlavia po vojdení celého vlaku REX 1814 (ZSSK) na koľaj č. 4, na odchodovom návestidle L 4 svietila návesť 1, Stoj,



- 19:27:17 - po prechode vlaku Ex 620 (ZSSK) cez DOD Šenkvice zaznamenané v DOD Pezinok zahájenie stavania prechodovej vlakovej cesty z 2. TK zo smeru od DOD Šenkvice po koľaji č. 2 v DOD Pezinok, na 2. TK smer Výh. Svätý Jur,
- 19:27:20 - systémom automatického stavania dokončené postavenie prechodovej vlakovej cesty z 2. TK zo smeru od DOD Šenkvice po koľaji č. 2 DOD Pezinok, na 2. TK smer Výh. Svätý Jur, pričom na odchodovom návestidle L 2 a na vchodovom návestidle 2 L sa rozsvietila návesť 3, Voľno,
- 19:27:29 - po prejdení čela vlaku Ex 620 (ZSSK) okolo oddielového návestidla 2Lo AH Vinosady v žkm 22,262 zaznamenané obsadenie koľajového úseku S2P2 v medzistaničnom úseku Šenkvice – Pezinok pri postavenej vchodovej vlakovej ceste z 2. TK zo smeru od DOD Šenkvice,
- 19:28:39 - zaznamenané na šenkvickom zhlaví DOD Pezinok vchádzajúcim vlakom Ex 620 (ZSSK) obsadenie koľajového úseku 2LK, umiestneným za vchodovým návestidlom 2 L pri postavenej prechodovej vlakovej ceste z 2. TK zo smeru od DOD Šenkvice po koľaji č. 2 DOD Pezinok, na 2. TK smer Výh. Svätý Jur. Na vchodovom návestidle 2 L došlo k zmene Návesti 3, Voľno na Návesť 1, Stoj,



19:29:20 - zaznamenaná strata dohľadu zabezpečovacieho zariadenia na celom jurskom zhlaví DOD Pezinok, spôsobená následkom zrážky a následným roztrhnutím napájacieho kábla v úrovni výhybky č.14.

Analýzou bolo zistené, že od 19:23:19 hod. do 19:29:20 hod. nedošlo k postaveniu odchodovej vlakovej cesty z koľaje č. 4 v DOD Pezinok, nedošlo ani k rozsvieteniu návestného znaku povoliujúceho ďalšiu jazdu na odchodovom návestidle L 4. Na návestidle L 4 bola v celom sledovanom časovom období návesť 1, Stoj.

Rozborom záznamu neboli zistené žiadne nedostatky zo strany obsluhy a činnosti staničného zabezpečovacieho zariadenia DOD Pezinok.

Po nehode vykonané premeranie dohľadnosti odchodového návestidla L 4 v DOD Pezinok. Nameraná dohľadnosť z koľaje č. 4 v smere jazdy vlaku REX 1814 (ZSSK) je 267 m. Vykonané meranie napätia na žiarovkách predmetných návestidiel a meranie koľajových obvodov zamestnancami SMSÚ OZT ZT Leopoldov - bez nedostatkov.

Technický stav zariadení infraštruktúry ŽSR nebol v príčinnej súvislosti so vznikom nehody.

c) Komunikačné vybavenie

Na železničnej trati je vybudovaná sieť GSM-R. Je zavedená povinnosť prednostného využívania siete GSM-R na informovanie o mimoriadnostiach, ktoré môžu mať vplyv na bezpečnosť a plynulosť dopravy.

Výpravcom DOT III vykonaný prvý pokus o hovor cez GSM-R pre vlak REX 1814 (ZSSK) až po nehode v čase od 19:31:08 hod. do 19:31:24 hod.

Podľa stanoviska spracovateľa správy ŽSR záznamové zariadenie bolo vybudované a v súvislosti s vyšetrovaním nehody bol vykonaný rozbor komunikácie cez RDST.

d) Vozidlá vrátane registrácie z automatického zariadenia na záznam údajov Vlak R 913 (ZSSK)

MJ č. 95 56 7 861 022-6 vlaku REX 1814 (ZSSK), majiteľ dopravca ZSSK, vybavená elektronickým rýchlomerným zariadením Mirel RM1, V čase vzniku nehody vykazoval správnu činnosť. MJ malo platnú technickú kontrolu vykonanú dňa 16.05.2025 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 vykonanou dňa 27.11.2025 bolo zistené nasledovné poškodenie:

- RV2 deštrukčne poškodené od nárazu HKV 91 56 6 350 006-3,
- deformácia skrine (kabína rušňovodiča aj oddiel pre cestujúcich),
- medzi prvým a druhým oknom priestoru pre cestujúcich smerom od kabíny je skriňa zlomená,
- čelná kabína kompletne mechanicky poškodená, poškodený railpack, podvozok č. 4,
- deformačné poškodenie má aj zvyšok skrine smerom ku vloženému vozňu,
- poškodený interiér, podlaha, okná, sedačky, madlá a iné,
- VV vizuálne poškodený od prechodu RV2, poškodenie vonkajšej skrine aj priestoru pre cestujúcich,
- RV1 zlomená sedačka rušňovodiča.

HKV č. 91 56 6 350 006-3 vlaku Ex 620 ZSSK, majiteľ dopravca ZSSK, vybavená elektronickým rýchlomerným zariadením Mirel RM1, V čase vzniku nehody vykazoval správnu činnosť. HKV malo platnú technickú kontrolu vykonanú dňa 09.09.2025 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 vykonanou dňa 18.11.2025 bolo zistené rozsiahle poškodenie.

Totálna škoda.

Vozeň č. 61 56 19 70 022-7, majiteľ dopravca ZSSK, s platnou technickou kontrolu vykonanou dňa 13.12.2024 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 11.12.2025 bolo zistené rozsiahle poškodenie. **Totálna škoda.**

Vozeň č. 61 54 88 90 209-4 (reštauračný vozeň), majiteľ dopravca ZSSK, s platnou technickou kontrolu vykonanou dňa 23.07.2025 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 19.11.2025 bolo zistené, že vozeň má nasledovné poškodenie: spodné vedenie ťahového háku ohnuté, flexbal držiaku ručnej brzdy ohnutý, tyč stavača brzdových platničiek ohnutá, nárazníkový tanier vykazuje prasklinu, drážka na brzdovom kotúči chytaná od kameňov, MG brzda odretá od kameňov, odtrhnutý kábel protišmyku na náprave č. 4., ohnutý plech prechodového mostíka, preliačená skriňa v hornej čelnej časti, popraskaný lak za návalkami, ohnutý plech pod ťahlom, ohnutý bočný doraz kolísky podvozku, mechanické poškodenie skríň pod rámom vozňa, poškodený vonkajší lak vozňa, pokrivená konštrukcia rozvádzača R1, vypadnuté svietidlo na predstavku, poškodená stena medzi salónom a predstavkom, kryt nad interiérovými dverami vylomený, vyskočené predeľovacie interiérové sklo z držiaka pri barovej časti, prasknutá stena pri informačnom paneli pri barovom pulte, ohnutý krycí plech mechanizmu posuvných dverí medzi chodbičkou a predstavkom, chladiace kompresory chladničiek a mrazničky vyskočené z gumových silentblokov, poškodenie spotrebičov umiestnených vo vozni.

Vozeň č. 61 56 29 70 022-5, majiteľ dopravca ZSSK, s platnou technickou kontrolu vykonanou dňa 22.11.2025 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 11.12.2025 bolo zistené poškodenie na čelníku skrine vozňa pod nárazníkom 4L (prasklina).

Vozeň č. 61 56 20 70 214-7, majiteľ dopravca ZSSK, s platnou technickou kontrolou vykonanou dňa 19.08.2025 v zmysle vyhlášky Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 351/2010 Z. z. o dopravnom poriadku dráh v znení neskorších predpisov.

Komisionálna prehliadka vykonaná dňa 19.11.2025 - bez poškodenia.

Vozeň č. 61 56 20 70 211-3, majiteľ dopravca ZSSK, s platnou technickou kontrolou vykonanou dňa 22.04.2025 v zmysle vyhlášky Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 351/2010 Z. z. o dopravnom poriadku dráh v znení neskorších predpisov.

Komisionálna prehliadka vykonaná dňa 26.11.2025 - bez poškodenia.

Vozeň č. 61 56 28 70 016-8, majiteľ dopravca ZSSK, s platnou technickou kontrolou vykonanou dňa 19.12.2024 v zmysle vyhlášky Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 351/2010 Z. z. o dopravnom poriadku dráh v znení neskorších predpisov.

Komisionálna prehliadka vykonaná dňa 26.11.2025 - bez poškodenia.

Vozeň č. 50 56 21 70 150-5, majiteľ dopravca ZSSK, s platnou technickou kontrolou vykonanou dňa 08.12.2024 v zmysle vyhlášky Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 351/2010 Z. z. o dopravnom poriadku dráh v znení neskorších predpisov.

Komisionálna prehliadka vykonaná dňa 27.11.2025 - bez poškodenia.

Vozeň č. 50 56 21 70 141-4, majiteľ dopravca ZSSK, s platnou technickou kontrolou vykonanou dňa 19.02.2025 v zmysle vyhlášky Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 351/2010 Z. z. o dopravnom poriadku dráh v znení neskorších predpisov.

Komisionálna prehliadka vykonaná dňa 25.11.2025 - bez poškodenia.

Vozeň č. 61 56 20 70 209-7, majiteľ dopravca ZSSK, s platnou technickou kontrolou vykonanou dňa 12.09.2025 v zmysle vyhlášky Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 351/2010 Z. z. o dopravnom poriadku dráh v znení neskorších predpisov.

Komisionálna prehliadka vykonaná dňa 25.11.2025 - bez poškodenia.

Vozeň č. 61 56 29 70 017-5, majiteľ dopravca ZSSK, s platnou technickou kontrolou vykonanou dňa 07.02.2025 v zmysle vyhlášky Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 351/2010 Z. z. o dopravnom poriadku dráh v znení neskorších predpisov.

Komisionálna prehliadka vykonaná dňa 25.11.2025 - bez poškodenia.

Vozeň č. 61 56 29 70 014-2, majiteľ dopravca ZSSK, s platnou technickou kontrolou vykonanou dňa 02.05.2025 v zmysle vyhlášky Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 351/2010 Z. z. o dopravnom poriadku dráh v znení neskorších predpisov.

Komisionálna prehliadka vykonaná dňa 20.11.2025 - bez poškodenia.

Rozbor MIREL RM 1 MJ vlaku REX 1814 (ZSSK)

Čas Mirel	Poloha [km] Mirel RM1	Tlak vzduchu v HP	Rýchlosť Km/h	Popis
19:27:28	47,848	4,9	0	Vlak REX 1814 ZSSK zastavil v DOD Pezinok
19:28:12	47,848	4,9	1	Vlak REX 1814 ZSSK odišiel z DOD Pezinok
19:29:13	48,482	4,9	60	Dosiahnutá najvyššia rýchlosť v sledovanom úseku
19:29:15	48,515	4,9	60	Priebežná brzda aktívna
19:29:16	48,531	4,9	60	Hydrodynamická brzda aktívna
19:29:17	48,548	4,9	60	Požiadavka rýchločinné brzdzenie, prídavná brzda aktívna
19:29:18	48,565	4,9	60/59	Priebežná, hydrodynamická, rýchločinná brzda neaktívna
19:29:19	48,581	4,9	59	Priebežná brzda aktívna
19:29:20	48,597	4,9	59/53	Prídavná brzda neaktívna, požiadavka rýchločinné brzdzenie
19:29:21	48,612	4,7	53/ 63/ 68/ 86	V priebehu 1 sekundy nespojitý nárast rýchlosti z rýchlosti 53 km/h na 63/68/86 km/h. Znížený tlak v hlavnom potrubí. Prídavná brzda aktívna, priebežná brzda neaktívna. Predpokladaný čas nárazu.
19:29:22	48,636	2,7	92	Znížený tlak v priebežnom potrubí, najvyššia rýchlosť po náraze
19:29:26	48,726	0,0	82	Hlavné potrubie úplne odvetrané
19:29:46	48,963	0,0	0	Vlak zastavil po nehode

Vlak REX 1814 (ZSSK) od odchodu z DOD Pezinok po predpokladané miesto zrážky prešiel vlak vzdialenosť 764 m za 69 sekúnd. Vlakový zabezpečovač bol v činnosti a riadne obsluhovaný. Celková dráha zaznamenaná rýchlomerom od odchodu vlaku REX 1841 (ZSSK) z DOD Pezinok po miesto zastavenia vlaku po nehode bola 1115 m a predpokladaná brzdná dráha od času nárazu o 19:29:21 hod bola 351 m.

Rozbor MIREL RM 1 HKV vlaku Ex 620 (ZSSK)

Čas Mirel	Poloha [km] Mirel RM1	Tlak vzduchu v HP	Rýchlosť Km/h	Popis
19:14:59	298,197	5,0	1	Vlak Ex 620 odišiel zo ŽST Trnava
19:24:19	313,433	5,0	158	Dosiahnutá najvyššia rýchlosť v sledovanom úseku
19:27:59	322,563	5,0	123	Zníženie rýchlosti pred predzvest'ou AH Vinosady

19:29:22	325,600	5,0	142	Dosiahnutá najvyššia rýchlosť po pribrzdení
19:29:26	325,762	4,8	142	Začiatok rýchločinného brzdenia
19:29:29	325,883	1,6	141	Dosiahnuté zníženie tlaku v hlavnom potrubí
19:29:38	326,198	0,8	107/87	V priebehu 1 sekundy nespojitý pokles rýchlosti z rýchlosti 107 km/h na 87 km/h, riadiaci systém 0, Predpokladaný čas nárazu
19:29:43	326,250	0,2	0	Dvojkolesia HKV zablokované, po dobu 15 sekúnd bez merania rýchlosti a prejdenej dráhy
19:29:58	326,250	0,2	5	Obnovenie merania rýchlosti a prejdenej dráhy
19:29:59	326,252	0,2	15	Obnovenie merania rýchlosti a prejdenej dráhy
19:30:01	326,260	0,2	8	Obnovenie merania rýchlosti a prejdenej dráhy
19:30:02	326,262	0,2	2	Obnovenie merania rýchlosti a prejdenej dráhy
19:30:03	326,263	0,2	0	Posledný záznam o rýchlosti a prejdenej dráhe

Vlak Ex 620 (ZSSK) od zavedenia rýchločinného brzdenia do predpokladaného času nárazu prešiel vzdialenosť 488 m za 12 sekúnd. Vlakový zabezpečovač bol v činnosti a riadne obsluhovaný. Predpokladaná brzdná dráha od času zavedenia rýchločinného brzdenia v čase 19:29:26 hod. do času zastavenia 19:30:03 hod. bola 501 m.

5. Dokumentácia o systéme prevádzky

a) Opatrenia prijaté personálom pri riadení dopravy a signalizácii

Pred vznikom nehody bol vlak REX 1814 (ZSSK) zmeškaný o 4 minúty. Vlak Ex 620 (ZSSK) bol zmeškaný o 13 minút. Výpravca DOT III. CRD Trnava rozhodol, že vlak REX 1814 (ZSSK) bude v DOD Pezinok predchodený vlakom Ex 620 (ZSSK).

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

Verbálne správy zaznamenané. Vyhodnotenie záznamov hovorov prostredníctvom GSM-R medzi výpravcom pracoviska DOT III. a rušňovodičmi uvedených vlakov:

- 19:19:55 hod. výpravca DOT III. prostredníctvom GSM-R upozornil rušňovodiča vlaku R 731 (ZSSK), že v DOD Cífer má zatiaľ postavenú vchodovú vlakovú cestu na koľaj č. 1, po odchodové návestidlo a keď vojde do DOD protiidúci vlak Ex 620 (ZSSK), postaví mu odchodovú vlakovú cestu z koľaje č. 1,

-19:28:18 hod. sa výpravca DOT III. **prostredníctvom RDST** snažil nadviazať spojenie s rušňovodičom vlaku REX 1814 (ZSSK) slovami:

„1814, Trnava, 1814, Trnava príjem“,

- 19:28:20 hod. sa výpravca DOT III. **prostredníctvom RDST** opakovane snažil nadviazať spojenie s rušňovodičom vlaku REX 1814 (ZSSK) slovami:

„1814, Trnava, 1814, Trnava príjem“,

- v čase od 19:31:08 hod. do 19:31:24 hod., bolo zaznamenané **prostredníctvom GSM-R** vyzváňanie na stanovišti rušňovodiča REX 1814 (ZSSK) trvajúce 16 sekúnd, pričom sa výpravca DOT III snažil dovolať rušňovodičovi, rušňovodič na vyzváňanie nereagoval,

- 19:31:32 hod. rušňovodič vlaku REX 1814 (ZSSK) oznámil výpravcovi DOT III. zrážku vlakov slovami:

„Neviem, asi sme prešli červené, lebo vedľa zelené bolo ...“,

nasledovalo viacero nezrozumiteľných slov rušňovodiča, z ktorých sa dalo usúdiť, že došlo k jeho zraneniu a zraneniam cestujúcich,

- 19:32:25 hod., rušňovodič vlaku Ex 620 ZSSK ohlásil výpravcov DOT III. zrážku vlakov slovami:

„Pred nami osobný prešiel na stoj, tak som vpálil do neho, úplne totálne som narval do neho, stanovište sa ... (nezrozumiteľné), ja som stihol ujsť do strojovne“.

c) Opatrenia prijaté na ochranu a zabezpečenie miesta udalosti

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

6. Rozhranie človek – stroj (zariadenie) – organizácia

a) Pracovný čas zúčastneného personálu

TN, rušňovodič vlaku REX 1814 (ZSSK) – v čase vzniku nehody v zmene 09 hodín 18 minút. Odpočinok v dĺžke 39 hodín a 31 minút.

AJ, rušňovodič vlaku Ex 620 (ZSSK) - v čase vzniku nehody v zmene 02 hodiny 34 minút. Odpočinok v dĺžke 20 hodín 58 minút.

LŽ, vlakvedúci vlaku REX 1814 (ZSSK) – v čase vzniku nehody v zmene 07 hodín 11 minút. Odpočinok v dĺžke viac ako 48 hodín.

PD, vlakvedúca vlaku REX 1814 (ZSSK) – v čase vzniku nehody v zmene 13 hodín 29 minút. Odpočinok v dĺžke viac ako 48 hodín.

BŠ, výpravca DOT III. ŽST Trnava - v čase vzniku nehody v zmene 01 hodinu 39 minút. Odpočinok v dĺžke 24 hodín.

MP, dozorca dopravne DOD Pezinok – v čase vzniku nehody v zmene 0 hodín a 59 minút. Odpočinok v dĺžke 24 hodín.

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

AJ rušňovodič vlaku Ex 620 (ZSSK), BŠ, výpravca DOT III. ŽST Trnava a MP, dozorca dopravne DOD Pezinok podrobený príslušníkmi KR PZ Bratislava vyšetreniu na zistenie prítomnosti alkoholu dychovou skúškou s výsledkom 0,00 mg.l⁻¹. TN, rušňovodič vlaku REX 1814 (ZSSK) podrobený vyšetreniu na zistenie prítomnosti alkoholu odber krvi po prevezení do nemocnice s výsledkom „negatívny“.

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

V súvislosti so vznikom tejto nehody sa nezistovalo.

7. Predchádzajúce udalosti podobného charakteru

V DOD nebola v predchádzajúcich 12 mesiacoch zaznamenaná žiadna nehoda podobného charakteru.

IV. ANALÝZY A ZÁVERY

- systémový faktor – nezistený

- príčinný faktor (ľudský faktor) - nerešpektovanie návesti 1 „Stoj“ na odchodovom návěstidle L 4 zakazujúcu jazdu v DOD Pezinok.

V. BEZPEČNOSTNÉ ODPORÚČANIA

Pre dopravcu ZSSK:

1. Mimoriadne preškoliť rušňovodičov zo znalostí návestnej sústavy, predpisu Z 1 Pravidlá železničnej prevádzky – bezpečnostný predpis v železničnej doprave v Slovenskej republike v platnom znení a v oblasti traťových pomerov (poznatie trate).
2. Preukázateľne zintenzívniť kontrolnú činnosť.
3. Preukázateľne rozšíriť prevenčnú činnosť, a to najmä pre oblasť opakovaného poznania trate pre rušňovodičov.

Pre manažéra infraštruktúry:

1. Aktualizovať čl. 864 predpisu Z 1 Pravidlá železničnej prevádzky – bezpečnostný predpis v železničnej doprave v Slovenskej republike v platnom znení tak, aby zabezpečoval v prípadoch ovplyvňujúcich bezpečnosť dopravy (napr. mimoriadne predchádzanie vlakov, zmena vlakovej cesty, obmedzenie jazdy, pokyn k zastaveniu) pokyn pre zamestnanca riadiaceho dopravu poskytnúť rušňovodičovi informácie potrebné na primeranú orientáciu aktuálnej dopravnej situácie potrebnej na bezpečnú jazdu.
2. Po aktualizácii čl. 864 predpisu Z 1 Pravidlá železničnej prevádzky – bezpečnostný predpis v železničnej doprave v Slovenskej republike v platnom znení prijať opatrenia na zabezpečenie vyššej úrovne komunikácie v prípadoch ovplyvňujúcich bezpečnosť dopravy (napr. mimoriadne predchádzanie vlakov, zmena vlakovej cesty, obmedzenie jazdy, pokyn k zastaveniu).
3. Preukázateľne zintenzívniť kontrolnú činnosť zameranú na dodržiavanie čl. 864 predpisu Z 1 Pravidlá železničnej prevádzky – bezpečnostný predpis v železničnej doprave v Slovenskej republike v platnom znení.

Mgr. Adriana Dvořáková
vyšetrovateľ MD SR

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
DOD – diaľkovo obsluhovaná dopravňa
GPS – Globálny polohový systém
HIBŽD – hlavný inšpektor bezpečnosti železničnej dopravy
HKV – hnacie koľajové vozidlo
OR – Oblastné riaditeľstvo
OZT – oznamovacia a zabezpečovacia technika
PIS – prevádzkový informačný systém
PP – Prevádzkový poriadok
ZCP – zošitový cestovný poriadok
TTP – tabuľky traťových pomerov
Z. z. – zbierka zákonov
ZZ – zabezpečovacie zariadenie
ZSSK – Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.
ŽSR – Železnice slovenskej republiky
ŽST – železničná stanica

