



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO

SLUŽBA ZA PREISKOVANJE ŽELEZNIŠKIH NESREČ IN INCIDENTOV

Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana

T: 01 478 88 51
E: gp.mzip@gov.si
www.mzip.gov.si

Številka: 010-31/2015/39
Sig. znak: 00131172

LETNO POROČILO PREISKOVALNEGA ORGANA V ŽELEZNIŠKEM PROMETU REPUBLIKE SLOVENIJE 2014



Ljubljana, 29.09.2015

UVOD

Preiskovalni organ v železniškem prometu R Slovenije, ki opravlja varnostno preiskavo nesreč in incidentov deluje od 01.06.2008. Do tega dne je preiskavo vseh nesreč in incidentov v železniškem prometu izvajal le upravljavec železniške infrastrukture. Od 01.06.2008 pa do 01.04.2012 je varnostno preiskavo izvajal Sektor za preiskovanje železniških nesreč in incidentov, ki je deloval kot samostojna in neodvisna organizacijska enota umeščena v Ministrstvu za promet.

Od 01.04.2012 pa do 16.01.2013 preiskovalni organ v železniškem prometu ni bil samostojen, temveč je bil združen v Službi za preiskavo nesreč, s preiskovalnim organom v letalskem prometu.

Dne 16.01.2013 je bil v Ministrstvu za infrastrukturo in prostor sprejet Akt o spremembah in dopolnitvah Akta o notranji organizaciji in sistemizaciji delovnih mest s katerim se je ponovno oblikovala nova, samostojna organizacijska enota, Služba za preiskovanje železniških nesreč in incidentov v kateri sta sistemizirani delovni mesti glavni preiskovalec in vodja službe.

Dne 28.02.2013 je bil v Ministrstvu za infrastrukturo in prostor sprejet nov Akt o spremembah in dopolnitvah Akta o notranji organizaciji in sistemizaciji delovnih mest s katerim se je brez kakršnega koli posvetovanja in soglasja z vodjem Službe za preiskovanje železniških nesreč in incidentov ukinilo delovno mesto Podsekretar – glavni preiskovalec.

Dne 24. 12. 2014 je bil v Ministrstvu za infrastrukturo in prostor objavljen Akt o spremembah in dopolnitvah Akta o notranji organizaciji in sistemizaciji delovnih mest v Ministrstvu za infrastrukturo z dne, objava 30. 12. 2014, veljavnost 1. 1. 2015, s katerim se je Ministrstvo za infrastrukturo in prostor preimenovalo v Ministrstvo za infrastrukturo. Vse notranje organizacijske enote so ostale nespremenjene.

Preiskovalni organ v železniškem prometu izvaja preiskave nesreč in incidentov s ciljem izboljšanja varnosti na železnici in preprečevanje nesreč v prihodnje.

Deluje v skladu z varnostno direktivo 2004/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004, ki je bila v pravni red R Slovenije implementirana s sprejetjem Zakona o železniškem prometu objavljenem v Uradnem listu RS, št. 44/2007 z dne 21.05.2007 ter Zakonom o varnosti v železniškem prometu objavljenem v Uradnem listu RS, št. 61/2007 z dne 10.07.2007.

Letno poročilo o izvajanju varnostnih preiskav v železniškem prometu R Slovenije za leto 2014, zajema predstavitev organiziranosti organa, zakonske osnove za njegovo delovanje ter pregled preiskanih nesreč in incidentov ter izdanih in sprejetih priporočil v preteklem letu.

KAZALO

Tč.: Naslov:	Stran:
UVOD	1
1 PREDSTAVITEV ORGANIZIRANOSTI VARNOSTNE PREISKAVE	4
1.1. Pravna podlaga (ali pravni okvir)	7
1.2. Vloga (opis mandata) in cilj (ali poslanstvo)	7
1.3. Notranja organizacija in pododdelki	7
1.4. Organizacijski tok, kjer je državni preiskovalni organ umeščen v diagram oziroma shemo	8
1.5. Filozofija ravnanja pri preiskavi nesreče (Filozofija in pristop za določitev preiskave o nesreči v državi ter raven mobilnosti, pripravljenosti in pravočasnosti)	9
2 POSTOPEK PREISKAVE	10
2.1. Primeri, ki se preiskujejo: obvezni in neobvezni glede na 19. in 21. člen Direktive o varnosti v železniškem prometu	10
2.2. Institucije, ki sodelujejo pri preiskavah (redno ali izjemoma)	11
2.3. Preiskovalni postopek ali pristop preiskovalnega organa (enako kot pri 1.5, vendar podrobneje)	12
3 PREISKAVE	14
3.1. Pregled preiskav, ki so bile končane v letu 2011	14
3.2. Preiskave, ki so bile začete in končane v letu 2010	15
3.3. Raziskovalne študije (ali študije o varnosti, kadar gre za resne nesreče), ki so bile naročene in končane v letu 2011	16
3.4. Povzetki preiskav, ki so bile končane v 2011. Kratki opisi, fotografije in diagrami ter študije o varnosti	17
3.5. Pojasnilo in uvod ali ozadje preiskav	25
3.6. Nesreče in dogodki, ki so bili preiskovani v preteklih petih letih (2007–2011)	26
4 PRIPOROČILA	28

1 PREDSTAVITEV ORGANIZIRANOSTI VARNOSTNE PREISKAVE

Preiskovalni organ v železniškem prometu R Slovenije je v obdobju leta od 01.01.2013 pa do 16.01.2013 deloval skupaj s Preiskovalnim organov v letalskem prometu, v združeni organizacijski enoti, v Službi za preiskavo nesreč.

Z dne 16.01.2013 je bil na Ministrstvu za infrastrukturo in prostor sprejet Akt o spremembah in dopolnitvah Akta o notranji organizaciji in sistemizaciji delovnih mest, z veljavnostjo 01.02.2013, s katerim se je ponovno oblikovala nova in samostojna organizacijska enota, Služba za preiskovanje železniških nesreč in incidentov v kateri sta bili sistemizirani dve delovni mesti in sicer glavni preiskovalec in vodja službe.

Dne 28.02.2013 je bil v Ministrstvu za infrastrukturo in prostor sprejet nov Akt o spremembah in dopolnitvah Akta o notranji organizaciji in sistemizaciji delovnih mest, s katerim se je brez kakršnega koli posvetovanja in soglasja z vodjem Službe za preiskovanje železniških nesreč in incidentov, ukinilo delovno mesto Podsekretar – glavni preiskovalec.

Od 01.02.2013 pa do 24.12.2014 služba deluje kot samostojna organizacijska enota, ki je organizacijsko umeščena, neposredno pod ministra Ministrstva za infrastrukturo in prostor, ki v R Sloveniji pokriva področje prometa.

Dne 24. 12. 2014 je bil v Ministrstvu za infrastrukturo in prostor objavljen Akt o spremembah in dopolnitvah Akta o notranji organizaciji in sistemizaciji delovnih mest v Ministrstvu za infrastrukturo z dne, objava 30. 12. 2014, veljavnost 1. 1. 2015, s katerim se je Ministrstvo za infrastrukturo in prostor preimenovalo v Ministrstvo za infrastrukturo. Vse notranje organizacijske enote so ostale nespremenjene.

V Službi za preiskovanje železniških nesreč in incidentov je zaposlena le ena oseba, ki ob vodenju in preiskavi izvaja še vse druge naloge, ki so opredeljene s sodelovanjem v mreži preiskovalnih organov EU pod okriljem Evropske železniške agencije (ERA European Railway Agency).

Preiskovalni organ v železniškem prometu od 01.01.2013 ponovno deluje samostojno in je organizacijsko neodvisen. Organ je povsem neodvisen od preiskovalnih organov drugih vej prometa ter nacionalnega varnostnega in regulatornega

organa v železniškem prometu. Finančna sredstva za delovanje so zagotovljena s proračunom.

Sedež Službe za preiskovanje železniških nesreč in incidentov je v Ljubljani na Ministrstvu za infrastrukturo, Langusova ulica 4.

1.1. Pravna podlaga (ali pravni okvir)

Pravna podlaga za delovanje preiskovalnega organa v železniškem prometu je predpisana z določili 26. člena Zakona o železniškem prometu (ZZelP-UPB6), Uradni list RS, št. 11/2011 z dne 21.02.2011.

Preiskovalni organ v železniškem prometu je organizacijsko, finančno ter pravno neodvisen od upravljavca železniške infrastrukture, prevoznikov v železniškem prometu, organa za določanje uporabnine, organa za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti in priglašene organa.

Preiskovalni organ je tudi funkcionalno neodvisen od varnostnega in regulatornega organa.

1.2. Vloga (opis mandata) in cilj (ali poslanstvo)

Glavni preiskovalec železniških nesreč ministrstva R Slovenije pristojnega za promet je imenovan pogodbeno za nedoločen čas in izvaja varnostne preiskave resnih nesreč, nesreč in incidentov.

Preiskovanje resnih nesreč, nesreč in incidentov v železniškem prometu se izvaja s ciljem izboljšanja varnosti v železniškem prometu. Glavni preiskovalec železniških nesreč in incidentov ministrstva R Slovenije pristojnega za promet sodeluje s preiskovalnimi organi drugih železnic na področju EU v mreži nacionalnih preiskovalnih organov, ki deluje pod okriljem Evropske železniške agencije (ERA – European Railway Agency).

1.3. Notranja organizacija in pododdelki

Služba za preiskovanje železniških nesreč in incidentov je organizacijsko umeščena v Ministrstvu za infrastrukturo, ki je pristojno za promet. Služba za preiskovanje železniških nesreč in incidentov nima pododdelkov.

V Službi za preiskovanje železniških nesreč in incidentov je po notranji sistemizaciji ministrstva, sistemizirano eno delovno mesto glavnega preiskovalca železniških nesreč. Glavni preiskovalec železniških nesreč in incidentov ob izvajanju preiskav nesreč in incidentov, upravlja tudi s finančnimi sredstvi, ki so po proračunu namenjeni za potrebe preiskav železniških nesreč in incidentov.

Glavni preiskovalec je usposobljen, da v primeru nesreče ali resnega incidenta opravi vse potrebne funkcije preiskovalnega

postopka.

1.4. Organizacijski tok, kjer je državni preiskovalni organ umeščen v diagram oziroma shemo

Služba za preiskovanje železniških nesreč in incidentov ministrstva R Slovenije pristojnega za promet, izvaja varnostno preiskavo nesreč in incidentov in deluje povsem neodvisno.

Preiskovalni organ v železniškem prometu sodeluje z drugimi nacionalnimi preiskovalnimi in pravosodnimi organi, varnostnim organom v železniškem prometu, upravljavcem železniške infrastrukture ter z vsemi licenciranimi prevozniki v železniškem prometu na območju R Slovenije.

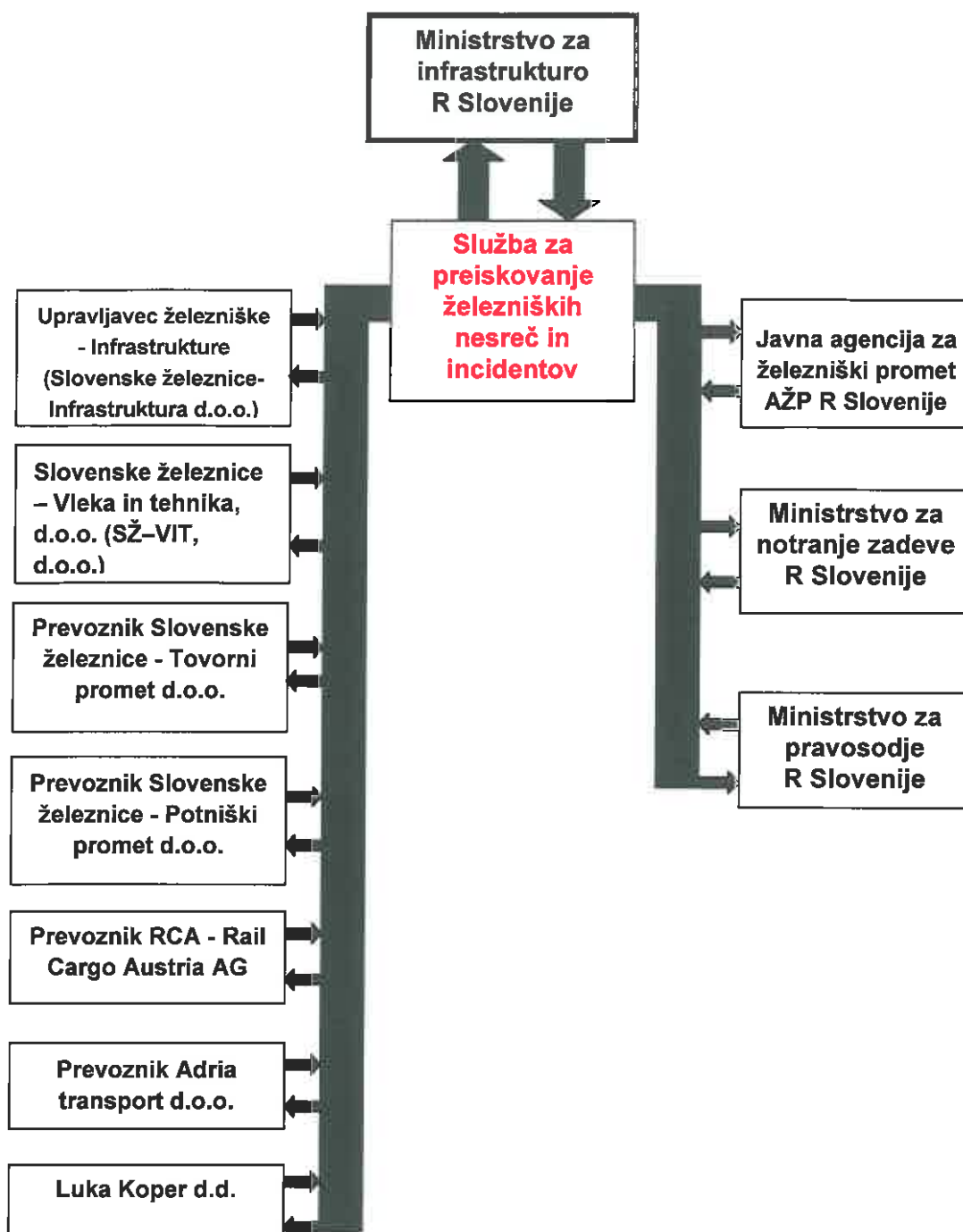
Po potrebi sodeluje tudi z vsemi nacionalnimi preiskovalnimi organi članic EU, ki delujejo v mreži nacionalnih preiskovalnih organov pod okriljem Evropske železniške agencije – ERA.

Od vseh zgoraj navedenih subjektov pridobiva potrebne podatke za preiskovalne postopke. Ker se preiskava nesreče v železniškem prometu opravlja na najbolj odprt način, se vsem vpletenim in zainteresiranim stranem omogoči zaslišanje in souporaba preiskovalnih rezultatov.

Ministrstvo R Slovenije, ki je pristojno za promet Službi za preiskovanje železniških nesreč in incidentov, zagotavlja neodvisnost delovanja in finančna sredstva iz proračuna. Ministrstvo sicer zagotavlja tudi administrativno podporo za delovanje, ki pa trenutno ni skladna s potrebami organa. Ministrstvo na noben način ne posega v neodvisnost preiskovalnega organa.

Upravljavec železniške infrastrukture in prevozniki so glede na določila 35. člena Zakona o varnosti v železniškem prometu (ZVZelP-UPB3), Uradni list RS, št. 56/2013 z dne 02.07.2013, dolžni nemudoma obveščati preiskovalni organ o vseh resnih nesrečah, nesrečah in incidentih v železniškem prometu.

Obveščanje preiskovalnega organa se opravlja telefonsko ter kasneje tudi pisno s predpisanim obrazcem ID-1.



1.5. Filozofija ravnanja pri preiskavi nesreče (Filozofija in pristop za določitev preiskave o nesreči v državi ter raven mobilnosti, pripravljenosti in pravočasnosti)

Z določili 29. člena Zakona o varnosti v železniškem prometu, (ZVZelP-UPB3), Uradni list RS, št. 56/2013 z dne 02.07.2013, je predpisano, da so preiskovalnemu organu pristojni organi, prevozniki, upravljavec železniške infrastrukture in druge vpletene osebe dolžne omogočiti učinkovito, hitro in neodvisno opravljanje njegovih nalog. Glede na prakso iz preteklosti je

potrebno poudariti, da predpisana določila vsi dosledno spoštujejo.

26. člen Zakona o železniškem prometu (ZZelP-UPB6), Uradni list RS, št. 11/2011 z dne 21.02.2011, predpisuje, da mora preiskovalni organ preiskati vse resne nesreče.

Preiskovalni organ lahko po lastnem preudarku odloči, da bo preiskal tudi nesreče in incidente, ki bi v podobnih okoliščinah lahko nesreče povzročili, vključno s primeri tehničnih napak strukturnih podsistemov ali komponent interoperabilnosti železniškega sistema.

Preiskovalni organ upošteva vsa predpisana določila navedenega zakona. Služba za preiskovanje železniških nesreč in incidentov mora zaradi kadrovske podhranjenosti posebej presoditi katere nesreče ali incidente bo poleg resnih nesreč preiskala.

Služba za preiskovanje železniških nesreč in incidentov Ministrstva za infrastrukturo in prostor, ki je pristojno za promet, ima izven rednega delovnega časa opredeljeno stalno pripravljenost na domu.

Za dokazovanje istovetnosti ima glavni preiskovalec službeno izkaznico s pooblastili. Službeno izkaznico predpisuje pristojni minister za promet.

Mobilnost glavnega preiskovalca se zagotavlja z enim od službenih vozil Ministrstva za infrastrukturo. V primeru, da vozila ni na razpolago, se mobilnost zagotavlja z lastnim osebnim cestnim vozilom glavnega preiskovalca.

Z organizacijo pripravljenosti in mobilnosti na zgoraj opisan način, se zagotavlja pravočasnost ogleda kraja dogodka in vpeljava preiskovalnega postopka.

Glavni preiskovalec je od mesta bivanja ter od delovnega mesta, ki se v njegovem primeru nahajata v osrednjem delu R Slovenije, od najoddaljenejše lokacije železniškega omrežja, glede na prometne poti, ki so na voljo oddaljen do 2 uri potovanja z osebnim cestnim vozilom.

2 POSTOPEK PREISKAVE

2.1 Primeri, ki se preiskujejo: obvezni in neobvezni glede na 19. in 21. člen Direktive o varnosti v železniškem prometu

Preiskovalni organ preiskuje resne nesreče, nesreče in incidente v železniškem prometu. Po Zakonu o železniškem prometu, (ZZelP-UPB6), Uradni list RS, št. 11/2011 z dne 21.02.2011 mora preiskovalni organ preiskati vse resne nesreče, po lastni presoji pa se lahko odloči, ali bo preiskal tudi nesreče in incidente, ki bi v podobnih okoliščinah nesreče lahko povzročili, vključno s primeri tehničnih napak strukturnih podsistemov ali komponent interoperabilnosti železniškega sistema.

Resna nesreča po Zakonu o varnosti v železniškem prometu (ZVZelP-UPB3), Uradni list RS, št. 56/2013 z dne 02.07.2013, pomeni katerokoli trčenje ali iztirjenje vlakov, katerega posledice so smrt ene ali več oseb ali resne poškodbe petih ali več oseb ali velika škoda na voznihih sredstvih, infrastrukturi ali v okolju, in vsaka druga podobna nesreča, ki ima očitni vpliv na ureditev varnosti na železnici ali na upravljanje varnosti. Velika škoda pomeni škodo, ki jo lahko glavni preiskovalec železniških nesreč oceni takoj in ki ni manjša od 2 milijona €.

Preiskovalni organ v železniškem prometu R Slovenije upošteva zgoraj navedena zakonska določila in preišče vse resne nesreče ter nesreče in incidente, ki bi v podobnih okoliščinah lahko resne nesreče in nesreče povzročili. Nesreče in incidente preiskuje po presoji.

2.2 *Institucije, ki sodelujejo pri preiskavah (redno ali izjemoma)*

Glavni preiskovalec železniških nesreč ministrstva R Slovenije pristojnega za promet v preiskavo redno vključuje poročila delavcev ministrstva za notranje zadeve, izjemoma pa tudi poročila pravosodnih organov.

V primeru potrebe po analiziranju kemijskih snovi in drugih vrst materialov preiskovalni organ v preiskovalni postopek vključi pristojne licencirane organizacije, npr. Inštitut Jožef Štefan, Inštitut za raziskavo materialov, Inštitut za metalne konstrukcije, ipd.

V primeru potrebe po preiskavi teles žrtev se vključi v preiskavo Inštitut sodne medicine.

V primeru potrebe po reprodukciji verbalnih sporočil se v preiskavo vključi strokovne delavce upravljavca železniške

infrastrukture, ki upravljajo s temi napravami. Strokovne delavce upravljavca infrastrukture se vključi tudi v primeru analiziranja podatkovnih baz signalno varnostnih naprav. strokovne delavce prevoznikov pa se vključi v primeru potrebe analiziranja podatkovnih baz o vožnji vlaka.

2.3 Preiskovalni postopek ali pristop preiskovalnega organa (enako kot pri 1.5, vendar podrobneje)

V 29. členu Zakona o varnosti v železniškem prometu, (ZVZelP-UPB3), Uradni list RS, št. 56/2013 z dne 02.07.2013, je predpisano, da so preiskovalnemu organu dolžni pristojni organi, prevozniki, upravljavec in druge vpletene osebe omogočiti učinkovito, hitro in neodvisno opravljanje njegovih nalog, kar po dosednji praksi vsi vpleteni upoštevajo. Za dokazovanje istovetnosti ima glavni preiskovalec službeno izkaznico s pooblastili. Službeno izkaznico predpisuje minister pristojen za promet.

29. člen Zakona o varnosti v železniškem prometu, (ZVZelP-UPB1), Uradni list RS, št. 56/2013 z dne 02.07.2013, predpisuje dolžnosti pristojnega organa, prevoznikov, upravljavca ter drugih vpletenih oseb, do preiskovalnega organa, ki mu morajo zagotoviti:

- a) prost dostop do kraja nesreče, resne nesreče ali incidenta in do vpletenih tirnih vozil, infrastrukturnih objektov ter tudi do objektov in naprav za upravljanje prometa in signalizacijo;
- b) takojšni popis dokazov in nadzorovane odstranitve razbitin, infrastrukturnih objektov in naprav ali njihovih sestavnih delov za pregled ali analizo;
- c) dostop in uporabo posnetkov naprav za snemanje verbalnih sporočil na vlaku in evidentiranje delovanja sistema signalizacije, vodenja prometa in upravljanja prometa;
- d) dostop do rezultatov preiskav teles žrtev;
- e) dostop do rezultatov preiskav vlakovnega osebja in drugih oseb, vpletenih v nesrečo;
- f) zaslišanje vpletenih železniških delavcev in drugih prič;
- g) dostop do vseh ustreznih informacij ali evidenc upravljavca, vpletenih prevoznikov in varnostnega organa.

26. člen Zakona o železniškem prometu (ZZelP-UPB6), Uradni list RS, št. 11/2011 z dne 21.02.2011, predpisuje, da mora preiskovalni organ preiskati resne nesreče.

Preiskovalni organ lahko presodi in se odloči, ali bo preiskal tudi nesreče in incidente, ki bi v podobnih okoliščinah lahko nesreče povzročile, vključno s primeri tehničnih napak strukturnih podsistemov ali komponent interoperabilnosti železniškega sistema. Pri svoji odločitvi upošteva:

- a) resnost nesreče ali incidenta;
- b) ali je nesreča ali incident del niza nesreč ali incidentov, ki zadevajo celotni sistem;
- c) vpliv na varnost v železniškem prometu na ravni Evropske skupnosti in
- d) zahteve upravljavcev železniške infrastrukture, prevoznikov v železniškem prometu, varnostnega organa ali države članice Evropske skupnosti.

Preiskovalni organ v železniškem prometu upošteva vsa predpisana določila, ki se nanašajo na preiskovalne postopke. Zaradi kadrovske podhranjenosti pa je omejen, zato mora dodatno presoјati o preiskavah nesreč in incidentov, ki bi jih želel preiskati.

3 PREISKAVE

3.1 Pregled preiskav, ki so bile končane v letu 2014

V letu 2014 je Preiskovalni organ za preiskovanje železniških nesreč in incidentov preiskal 5 nesreč:

- trčenja lokomotivskega potniškega vlaka št. 38077 v cestno osebno motorno vozilo, na urejenem in s cestno prometnimi znaki označenem nivojskem prehodu, v km 46+990, med postajama Stranje in Podčetrtek, dne 16.09.2013 ob 06.17 uri;
- iztirjenje mednarodnega tovornega vlaka št. 49497, ki je na tiru št. 4a (štiri »A«) postaje Podnart, zapeljal preko zemeljskega nasipa zaključka slepega tira v km 604+198, dne 19.09.2013 ob 22.24 uri;
- iztirjenje mednarodnega tovornega vlaka št. 48404, s prvim podstavnim vozičkom vlakovne lokomotive št. 363-020, med postajo Hrpelje Kozina in cepiščem Prešnica, v km 16+030, po trčenju v skalno gmoto, dne 30.09.2013 ob 21.40 uri;
- trčenje potniškega vlaka št. 4007 v cestno osebno motorno vozilo, na urejenem in s prometnimi znaki označenem nivojskem prehodu, med postajama Ruše in Maribor Studenci, v km 46+990, dne 21.11.2013 ob 11.13 uri;
- trčenje potniškega vlaka št. 519 v dijakinjo, na desnem tiru s polzapornicama zavarovanem nivojskem prehodu odjavnice Dolga Gora, ki je prečkala progo pri zaprtih polzapornicah, med postajama Poljčane in Ponikva, v km 552+838, dne 29.01.2013 ob 06.56

Vrsta preiskovanih nesreč	Število nesreč	Število žrtev		Škoda v € (ocenjena)	Gibanja v primerjavi z letom 2013
		Smrtne žrtve	Težje ranjeni		
Trčenje vlakov	0	0	0	0	> 1
Iztirjenje vlaka	2	0	0	231.009,61€	< 1
drugo	3	4	0	27.972,58€	< 2

3.2 Preiskave, ki so bile začete in končane v letu 2014

V letu 2014 je bilo vpeljanih 6 preiskav nesreč, ki so vse zaključene in v fazi izdaje končnega poročila. V letu 2013 pa je bilo vpeljanih 5 nesreč, ki so bile vse zaključene.

Preiskave, končane v letu 2014				
Datum nesreče	Vrsta nesreče	Kraj nesreče	Pravna podlaga	Datum končanja
29.01.2013	trčenje potniškega vlaka v dijakinjo	Med postajama Poljčane in Ponikva – NPr odjavnica Dolga Gora	26. člen ZZelP RS	21.01.2014
16.09.2013	trčenje lokomotivskega potniškega vlaka v cestno osebno vozilo	med postajama Stranje in Podčetrtek	26. člen ZZelP RS	09.09.2014
19.09.2013	iztirjenje tovornega vlaka	postaja Podnart zaključek tira 4a	26. člen ZZelP RS	09.09.2014
30.09.2013	iztirjenje lokomotive tovornega vlaka	med postajo Hrpelje Kozina in cepiščem Prešnica	26. člen ZZelP RS	22.09.2014
21.11.2013	trčenje potniškega vlaka v cestno osebno vozilo	med postajama Maribor Studenci in Ruše	26. člen ZZelP RS	17.11.2014

V letu 2014 je Služba za preiskavo železniških nesreč vpeljal preiskovalne postopke za 6 nesreč vse na osnovi člena 19.2 Direktive 2004/49/ES z dne 29.04.2004.

Preiskave, ki so bile vpeljane v letu 2014				
Datum nesreče ali incidenta	Vrsta nesreče ali incidenta	Kraj nesreče ali incidenta	Pravna podlaga	Verjeten datum zaključka preiskave
18.08.2014	iztirjenje tovornega vlaka	postaja Laško, kretnica št.	26. člen ZZelP RS	zaključeno 05.08.2015

		12		
29.08.2014	trčenje potniškega vlaka v cestno vozilo	med postajama Brezovica in Preserje	26. člen ZZelP RS	zaključeno 17.08.2015
12.09.2014	trčenje lokomotivskega vlaka v dijakinjo	med postajama Ljubljana Šiška in Ljubljana Vižmarje	26. člen ZZelP RS	zaključeno 10.09.2015
19.10.2014	trčenje potniškega vlaka v cestno vozilo	med postajama Škofja Loka in Kranj	26. člen ZZelP RS	zaključeno 14.10.2015
22.10.2014	trčenje tovornega vlaka v stoječo lokomotivo	postaja Prestranek tir št. 303	26. člen ZZelP RS	v fazi izdaje zaključnega poročila
29.10.2014	trčenje potniškega vlaka v mini rovokopač	med postajama Semič in Črnomelj	26. člen ZZelP RS	v fazi izdaje zaključnega poročila

3.3 Raziskovalne študije (ali študije o varnosti, kadar gre za resne nesreče), ki so bile naročene in končane v letu 2014

Na območju železniškega omrežja Republike Slovenije, se je v letu 2013, pripetilo 5 nesreč, ki so skupaj terjale 4 človeška življenja. Resne železniške nesreče v letu 2013 ni bilo nobene.

V zadnjem 10 letnem obdobju se na železniškem omrežju R Slovenije ni pripetila nobena železniška nesreča, ki bi bila podobna nesreči iz preteklosti.

Zadnja resna nesreča, s posledico trčenja mednarodnega potniškega vlaka št. 314, v pokvarjeno elektro motorno garnituro potniškega vlaka št. 2405, na tiru št. 3 (tri) postaje Ljubljana Vižmarje, se je pripetila, dne 28.10.2012.

Pred to resno nesrečo sta leto pred tem, dne 26.08.2011, trčila tovorni in potniški vlak na kretnici št. 3 (tri) postaje Jesenice. Za obe nesreči je bil vzrok človeški faktor. Dne 28.10.2012 je trčil potniški vlak v stoječo pokvarjeno garnituro potniškega vlaka zaradi napake delavca infrastrukture - prometnika postaje Ljubljana Vižmarje, dne 26.08.2011 pa je bil vzrok trčenja potniškega in tovornega vlaka v postaji Jesenice napaka delavca prevoznika – strojevodje vlaka.

Raziskovalne študije o varnosti na osnovi teh dveh primerov ni bilo potrebno izdelati, ker sta bila vzroka v obeh primerih

natančno preiskana in ugotovljena. Dodatne preiskave kljub podobnosti vzrokov za nesreči niso potrebne, saj se nikakor ne more trditi, da sta primera zaskrbljujoča in bi v prihodnosti lahko prihajalo do podobnih nesreč.

Dve nesreči sta se pripetili na nivojskem prehodu, ki sta za udeležence cestnega prometa urejena in označena s cestno prometnimi znaki. Po temeljiti preiskavi je bilo ugotovljeno, da na enem nivojskem prehodu ni zagotovljene preglednosti za udeležence cestnega prometa zaradi konfiguracije terena, ki ovira preglednost na progo. Razgled na progo ovira brežina ceste, ki teče nad progo vse skupaj pa je speljano v krivini. Zaradi brežine in krivine, na progo ni zagotovljene preglednosti. Na drugem nivojskem prehodu pa preglednost na progo ovira ograja stanovanjske hiše ter stebri telefonskih drogov, ki pod določenim zornim kotom sestavijo del nepreglednega območja proge.

Trčenje potniškega vlaka v dijakinjo na s polzapornicama zavarovanem nivojskem prehodu odjavnice Dolga Gora, med postajama Poljčane in Ponikva prav tako ni zahtevala izdelave posebnih študij, saj se je dijakinja kljub spuščenima polzapornicama, odločila prečkati dvotirno progo.

Raziskovalnih študij zaradi iztirjenj dveh tovornih vlakov v prvem primeru z dne 19.09.2013, ko je strojevodja po napačno prejetem dovoljenju za vožnjo mimo pokvarjenega signala zapeljal v zaključek tira 4a postaje Podnart in iztiril z lokomotivo ter v drugem primeru, z dne 30.09.2013, ko je tovorni vlak navozil na skale, ki so padle na progo iz brežine med postajo Hrpelje Kozina in cepiščem Prešnica ter iztiril s prvo osjo vlakovne lokomotive, prav tako ni bilo potrebno izdelati. Vzroka za iztirjenje sta bila v obeh primerih povsem jasna. V Podnartu je progovni prometnik oddal nalog za vožnjo mimo pokvarjenega signala napačnemu vlaku iz tira, iz katerega vozna pot ni bila postavljena, iztirjenju med postajo Hrpelje Kozina in Prešnica pa je botrovalo skalovje, ki se je odkrušilo iz krušljive stene, ki nima zgrajenega tehničnega varovanja pred odkrušenimi kamni in skalami.

3.4 Povzetki preiskav, ki so bile končane v 2014. Kratki opisi, fotografije in diagrami ter študije o varnosti

D

Dne 16.09.2013 je ob 06.17 uri, lokomotivski potniški vlak št. 38077, ki je vozil iz smeri postaje Stranje v smeri postaje Imeno, na urejenem in s cestno prometnimi znaki označenem nivojskem prehodu, v km 46+990, enotirne proge Grobelno – Imeno državna meja, trčil v cestno osebno motorno vozilo.

Regionalna proga št. 33 , Stranje – Imeno državna meja je enotirna in neelektrificirana. Progo v km 046+990, pod kotom 90°, prečka lokalna

kategorizirana krajevna cesta 317042, ki se odcepi od regionalne ceste I. reda št. 219 odseka št. 1239 Mestinje – Golobinjek.

Vzporedno ob desni stani proge, gledano iz smeri Podčetrtek proti Imeno, teče javna pot – asfaltirana kolesarska steza, ki prečka kategorizirano krajevno cesto, neposredno pred nivojskim preходом.

Lokomotivski potniški vlak št. 38077 je vozil iz smeri Stranje za smer Imeno.

Nivojski prehod Sodna vas je urejen in iz obeh smeri na desnem robu cestišča označen s cestno prometnima znakoma »Andrejev križ«, pod katerima je na istem nosilnem kovinskem drogu pritrjen cestno prometni znak »Stop«. Cestno prometna znaka »Andrejev križ« sta od roba zunanje tirnice oddaljena cca 6 m. Na nasprotni strani proge je v smeri postaje Stranje nameščeno cestno ogledalo, z namenom, da udeležencem cestnega prometa omogoči večjo preglednost na progo v smeri proti postaji Stranje, ki je v levi krivini pod nabrežjem ceste, kadar se udeleženci cestnega prometa nivojskemu preходу približujejo iz smeri naselja Sveta Ema v smeri naselja Vonarje. Cestišče je čez celotni nivojski prehod prevlečeno z asfalt betonom.

Železniška proga je iz smeri Stranje pred nivojskim preходом v levi krivini neposredno za nivojskim preходом pa v smeri postaje Imeno preide v premo.

63 letna voznica osebnega motornega vozila je z vozilom zapeljala iz regionalne ceste I. reda na kategorizirano krajevno cesto iz smeri naselja Sv. Ema v smeri naselja Vonarje. Lokomotivski potniški vlak št. 38077, je vozil po enotirni železniški progi iz smeri postaje Stranje v smeri postaje Imeno. Cestnemu vozilu se je vlak približeval iz njegove desne strani.

Voznica, ki se je z vozilom približevala nivojskemu preходу iz smeri naselja Sv. Ema, je zapeljala na preходом, ki je označen s prometnim znakom (II-2) Stop neposredno pred čelo vlaka. Vlak je s čelom trčil v sredino desnega boka cestnega osebnega vozila, s hitrostjo 75 km/h. Obstaja verjetnost, da se je voznica poskušala na cestnem ogledalu prepričati, da se nivojskemu preходу ne približuje vlak. Ta način pa je bil za voznico zavajajoč, ker je bilo ogledalo v času nesreče zaradi vremenskih razmer oroseno zaradi tega ni zaznala, da se preходу približuje vlak zato je z vozilom zapeljala na prehod.

V cestnem vozilu sta na kraju nesreče poškodbam trčenja podlegla 63 letna voznica in 65 letni potnik.

Vzroki:

Neposredni vzrok za trčenje lokomotivskega potniškega vlaka št. 38077 v cestno osebno motorno vozilo je nezadostna preglednost na progo za udeležence cestnega prometa, kadar se nivojskemu preходу približujejo iz smeri naselja Sv. Ema v smeri naselja Vonarje.

Posredni vzrok za trčenje pa je mogoče pripisati nedovoljeni namestitvi cestnega ogledala, ki se v času za to ustvarjenih vremenskih razmer zarosi.



Slika nivojskega prehoda v Sodni vasi med postajama Stranje in Podčetrtek: modra puščica označuje smer vožnje lokomotivskega potniškega vlaka št. 38077, rdeča pa smer vožnje cestnega osebnega motornega vozila

Priporočila:

1. Priporoča se, da se v sklopu sistema varnega upravljanja železniškega prometa zmanjša hitrost vlakov čez nivojski prehod, na katerem ni zagotovljena zadostna preglednost na progo za udeležence cestnega prometa.
2. Upravljavec javne železniške infrastrukture, mora nenehno skrbeti, da se na pobočju nad progo ne zarašča vegetacija, ki udeležencem cestnega prometa še dodatno zmanjšuje vidno polje.

Dne 19.09.2013 je ob 22.24 uri, na tiru št. 4a (štiri »A«) postaje Podnart, mednarodni tovorni vlak št. 49497 zapeljal preko zemeljskega nasipa zaključka slepega tira v km 604+198 in iztiril.

Postaja Podnart leži na glavni progi št. 20, Ljubljana – Jesenice državna meja ter je enotirna do postaje Jesenice in dvotirna proti mejni postaji Podrožca / Rosenbach Avstrijskih železnic (ÖBB). Proga Ljubljana - Jesenice državna meja je elektrificirana ter je na koridorju X, E65. Postaja Podnart je vmesna postaja na progi Ljubljana – Jesenice z varnostno napravo za daljinsko vodenje prometa.

Na postaji Podnart je bilo potrebno opraviti križanje vlakov št. 47878 (iz smeri Ljubljana, prihod na tir št. 2 ob 22.14) in vlakom št. 49497 (iz smeri Jesenice, prihod na tir št. 4 ob 22.12) z vlakom št. 45429 (prevoz po tiru št. 3 ob 22.17) ter z vlakom št. 48401 (prihod na tir št. 3 ob 22.22, zaradi preiskovalnega postopka po iztirjenju vlaka 49497 odhod ob 23. 52), Izvozni signal IS-31 je bil na postaji Podnart v okvari. Signalnega znaka za dovoljeno vožnjo, ni bilo mogoče postaviti, kar pa ni neposredno vplivalo na izredni dogodek.

Vlak št. 49497 je od speljave na tiru št. 4 do iztirjenja v slepem tiru št. 4a prepeljal 94 metrov,

Hitrost vlaka je pri izvoznem signalu IS-41, ko je strojevodja pri tirnem izvoznem magnetu uporabil tipko »Po nalogu«, znašala 13 km/h v nadaljevanju je narasla do 21 km/h, pri tej hitrosti pa je bila uporabljena zavora za hitro zaviranje. Pri hitrosti 7 km/h je vlak s čelom lokomotive trčil v tirni zaključek. Vlak je od uporabe zavore za hitro zaviranje do naleta v tirni zaključek prevozil 30 metrov. Progovni prometnik je že ob 22.17 uri preko naprave radio dispečerske zveze (RDZ), poklical strojevodjo vlaka št. 45429, ki je z vlakom vozil proti postaji Podnart iz smeri Jesenice z namenom prevoziti postajo Podnart po tiru št. 3 (tri). Strojvodju vlaka je oddal fonogram – dovoljenje za vožnjo mimo neuporabnega izvoznega signala IS-31, pa tudi vozno pot je postavil iz tira št. 3. Vlak je nato prevozil postajo brez posebnosti.

V nadaljevanju je nato progovni prometnik ob 22.23 uri preko naprave radio dispečerske zveze (RDZ), poklical strojevodjo vlaka št. 49497, ki je z vlakom stal na tiru št. 4 (štiri). Strojvodju vlaka je oddal fonogram – dovoljenje za vožnjo mimo neuporabnega izvoznega signala IS-31, pa tudi vozno pot je postavil iz tira št. 3 (tri) in ne iz tira št. 4 (štiri), kjer je stal ta vlak.

Strojvodja vlaka št. 49497 vsebine prejetega fonograma ni ponovil, temveč je prejem fonograma potrdil z besedo: »Razumel«.

Naprava za daljinsko vodenje prometa na odseku Ljubljana Vižmarje - Jesenice je razen postavitve signalnega znaka na izvoznem signalu IS-31 v lego »Vožnja dovoljena«, omogočala vse manipulacije.

Vzroki:

Neposredni vzrok za iztiranje mednarodnega tovornega vlaka št. 49497 v slepem tiru št. 4a, je napačno oddano dovoljenje progovnega prometnika, strojevodju vlaka, preko radio dispečerske zveze (RDZ), za vožnjo vlaka mimo pokvarjenega izvoznega signala IS-31, ki je kazal signalni znak »Stoj«, izvozno vozno pot pa je progovni prometnik na signalno varnostni napravi postavil namesto iz tira št. 4 (štiri) na progo, v zaključek tira št. 4a.

Posredni vzrok je mogoče pripisati nepazljivosti strojevodje, ki med speljevanjem vlaka ni bil dovolj pozoren na vsebino fonograma in postavitev vozne poti, ki je bila namesto iz tira št. 4 (štiri) na progo postavljena v zaključek tira št. 4a.



Slika kretniškega področja postaje Podnart: rdeča puščica označuje smer vožnje mednarodnega tovornega vlaka št. 49497, ki je zapeljal v zaključek tira 4a in iztiril z lokomotivo

Priporočila:

1. Priporoča se, da se v sklopu sistema varnega upravljanja železniškega prometa na vseh glavnih signalih dosedanje oznake glavnih signalov nadomesti s primernejšimi, ki bodo nekoliko večje in obarvane z odsevnimi barvami.
2. Priporoča se, da se v centru za daljinsko vodenja prometa, vzpostavi evidenca v kateri se bodo zapisovali tiri in številke vlakov na katere bodo le ti uvažali.

Dne 30.09.2013 je ob 21.40 uri, mednarodni tovorni vlak št. 48404, med postajo Hrpelje Kozina in cepiščem Prešnica, v km 16+030, trčil v skalno gmoto in iztiril s prvim podstavnim vozičkom vlakovne lokomotive 363-020.

Mednarodni tovorni vlak št. 48404 je vozil po glavni enotirni elektrificirani progi E69, št. 60 iz smeri Koper tovorna v smeri Divača.

Vlak je iz postaje Koper tovorna odpeljal po podatkih po traku o zapisu vožnje vlaka, ob 21.01 uri. Ob 21.41 uri je pri hitrosti 51 km/h na traku zaznati hitra zaustavitev vlaka.

Vlak št. 48404 je bil v sestavi 18 odprtih, 4 osnih, Fals vagonov, naloženih z železovo rudo skupne mase 1385t, 72 osi dolžine 224m. Vlakovna lokomotiva vlaka je bila 363-020, doprega pa 541-017.

Proga je na odseku iztirjena vsekana v levo skalnato brežino, gledano od začetka proti koncu proge, ki je zaradi vremenskih vplivov nekompaktna in krušljiva. Na brežini se zaradi krušljivosti stene redno opravlja pregled premikov materiala.

Leva stena se je na mestu trčenja vlaka št. 48404, v skalno gmoto, dviga nad progo v višino cca 4m. Zaradi tresljajev, ki jih med vožnjo povzročajo vlaki se je od stene odkrulo več večjih skal dimenzije 3-4m³, ki so obstale ob progi. Med cepitvijo stene je več manjših skal dimenzije med 0,2 in 0,5m³ padlo na progo. Zaradi naleta vlaka št. 48404 v skale na tiru je iztirila lokomotiva 363-020 s prvim podstavnim vozičkom, poškodovan pa je bilo tudi prvih 7 vagonov, pod katerimi so se mlele skale, vagoni pa so tudi z desnim bokom v smeri vožnje drseli po skalni gmoti, ki je segala v profil proge.

Vzrok:

Neposredni vzrok za trčenje mednarodnega tovornega vlaka št. 48404, v plaz skalovja, med postajo Hrpelje Kozina in cepiščem Prešnica, v km 16+030, ki se je odkrušil od leve skalne brežine in v manjšem obsegu zasul progo, večja odkrušena gmota pa se je le prevesila v profil proge.



Slika področja med postajo Hrpelje Kozina in cepiščem Prešnica: rdeča puščica označuje smer vožnje mednarodnega tovornega vlaka št. 48404, ki je iztiril na skalah, ki so se odcepila od pobočja, označenega z modro puščico in padla na progo

Priporočilo:

1. Priporoča se, da se v sklopu sistema varnega upravljanja železniškega prometa na odseku proge ned postajama Divača in Črnotiče, na področjih z visokimi skalnimi stenami izvede, sidriranje skalnih gmot z razpokami ali pa obdobjno mehansko odstranjevanje krušljivih kritičnih gmot, ki se lahko zaradi tresljajev vlakov odkrušijo in zasujejo progo ali pa se prevesijo v njen profil.

Dne 21.11.2013 je ob 11.13 uri, potniški vlak št. 4007, med postajama Ruše in Maribor Studenci, ki je vozil iz smeri Ruše proti Mariboru, v km 9+879, na urejenem in s prometnimi znaki označenem nivojskem prehodu v km 46+990, enotirne proge Maribor – Prevalje državna meja, trčil v cestno osebno motorno vozilo.

Regionalna proga št. 34, Maribor – Prevalje državna meja je enotirna, neelektrificirana proga. Progo v km 9+879, pod kotom 90°, prečka lokalna kategorizirana lokalna cesta - javna pot št. 861601, ki se navezuje na regionalno cesto III. reda št. 435 odseka št. 1431 Maribor – Ruše.

Potniški vlak št. 4007 je vozil iz smeri Ruše za smer Maribor.

Nivojski prehod Bezeni v km 9+879 je urejen in iz obeh smeri na desnem robu cestišča označen s cestno prometnima znakoma »Andrejev križ«, pod katerima je na istem nosilnem kovinskem drogu pritrjen cestno prometni znak »Stop«. Cestno prometna znaka »Andrejev križ« sta od roba zunanje tirnice oddaljena cca 6 m. Na nasprotni strani proge je ob levi strani ceste v smeri proti regionalni cesti II. reda nameščeno cestno ogledalo, z namenom, da udeležencem cestnega prometa omogoči večjo preglednost na progo v smeri postaje Ruše,

kadar se udeleženci cestnega prometa nivojskemu prehodu približujejo v smeri regionalne ceste II. reda. Cestišče je 0.80 m do zunanega roba tirnice nivojskega prehoda prevlečeno z asfalt betonom, čez nivojski prehod pa je vozišče izdelano iz guma elementov proizvajalca STRAIL.

Železniška proga je v obe smeri nivojskega prehoda med postajama Ruše in Maribor Studenci v daljši premi.

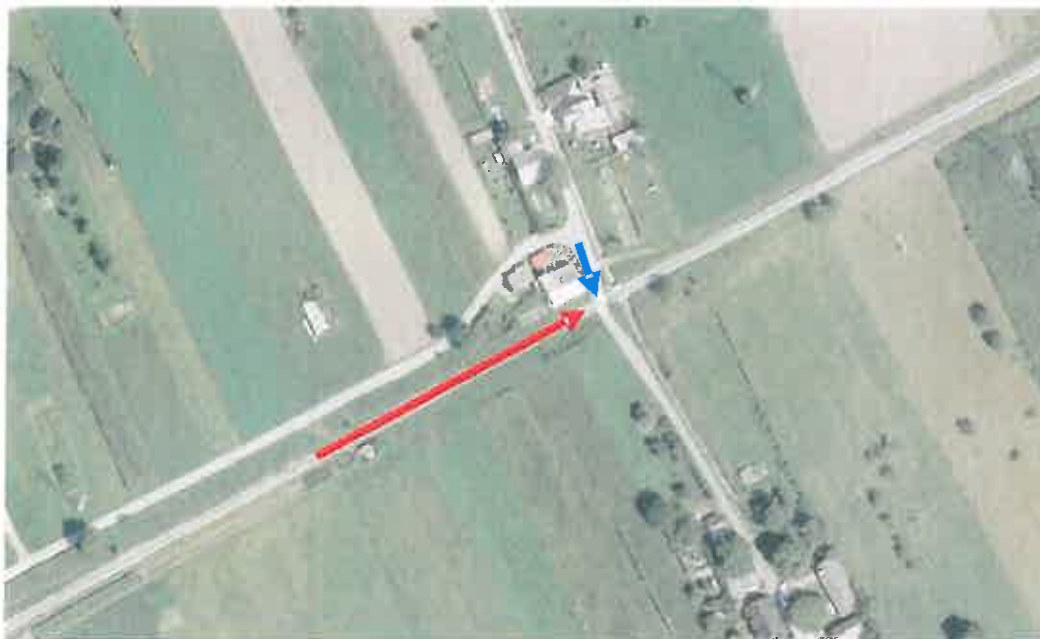
59 letna voznica osebnega motornega vozila je z vozilom vozila po krajevni kategorizirani cesti v smeri regionalne ceste II. reda. Potniški vlak št. 4007, je vozil po enotirni železniški progi iz smeri postaje Ruše v smeri postaje Maribor. Cestnemu vozilu se je vlak približeval iz njegove desne strani. Voznica, ki se je z vozilom približevala nivojskemu prehodu po krajevni cesti št. 861601, v smeri regionalne ceste II. reda št. 435, je z nezmanjšano hitrostjo zapeljala na prehodom, ki je označen s prometnim znakom (II-2) »Stop« neposredno pred čelo vlaka. Vlak je s čelom trčil v sredino desnega boka cestnega osebnega vozila, s hitrostjo 61 km/h. Obstaja verjetnost, da je voznica cestnega motornega vozila spregledala vlak, ker je 8m od proge stanovanjska hiša z ograjo, ki zakriva pogled na progo v smeri postaje Ruše, oddaljenost vlaka v cestnem ogledalu pa je precenila.

V cestnem vozilu je na kraju nesreče poškodbam trčenja podlegla 59 letna voznica.

Vzroki:

Neposredni vzrok za trčenje potniškega vlaka št. 4007 v cestno osebno motorno vozilo je nepazljivost voznice cestnega osebnega motornega vozila oziroma zavajajoče ocena oddaljenosti vlaka ob pogledu v cestno ogledalo.

Posredni vzrok za trčenje pa je mogoče pripisati objektom (ogradi stanovanjske hiše ob progi), ki stojijo ob progi in ki lahko na določenem mestu pred prehodom udeležencem cestnega prometa, ki željo prečkati progo, zastrejo pogled na bližajoče se železniško vozilo.



Slika nivojskega prehoda Bezeni, med postajama Maribor Studenci in Ruše: rdeča puščica označuje smer vožnje potniškega vlaka št. 4007, modra pa smer vožnje cestnega osebnega motornega vozila

Priporočila:

1. Priporoča se, da upravljavec javne železniške infrastrukture, v sklopu sistema varnega upravljanja železniškega prometa lastniku stanovanjske hiše ob nivojskem prehodu odredi odstranitev ograje ob progi, kar bo bistveno izboljšalo preglednost na progo.
2. Priporoča se da upravljavec javne železniške infrastrukture obvesti upravljavca krajevne ceste št. 861601, da je s postavitvijo cestnega ogledala kršil določila 4. odstavka, 33. člena, Pravilnika o nivojskih prehodih, UL RS št. 85/208 z dne 29.08.2008.

Dne 29.01.2013 je potniški vlak št. 519, ki je vozil iz smeri postaje Poljčane v smeri Dolga Gora, ob 06.56 uri na desnem tiru s polzapornicama zavarovanega nivojskega prehoda odjavnice Dolga Gora, v km 552+838 s skrajnim levim bokom čela DMG 711-016 trčil v dijakinjo, ki je prečkala progo pri zaprtih polzapornicah.

Potniški vlak št. 519 je na desnem tiru odjavnice Dolga Gora, v km 552+838, med postajama Poljčane in Ponikva, elektrificirane glavne dvotirne proge št. 30 (Zidani Most – Maribor), trčil v levi bok dijakinje, ki je prečkala progo gledano iz smeri naselja Loče v smeri naselja Šmarje pri Jelšah.

Ponesrečenka je bila potnica, ki je redno, dnevno uporabljala javni železniški potniški promet za vožnjo v Ekonomsko šolo Celje in nazaj proti domu. Tudi ta dan je ponesrečenko, od doma, kot običajno, do odjavnice Dolga Gora, ki je bila njena vstopna postaja na poti do šole, z osebnim cestnim vozilom pripeljal oče.

Proga je na območju odjavnice Dolga Gora speljana v desno krivino. Stavba odjavnice, ki stoji tik ob peronu zakriva vidno polje od nivojskega prehoda v smeri Maribora. Peron za potnike odjavnice Doga Gora je za smer proge Maribor - Celje zgrajen ob desnem tiru, za smer proge Celje – Maribor pa ob levem tiru. Oba perona se končata neposredno pred nivojskim prehodom, tako da se vlaki, ki imajo predpisan postanek na odjavnici Dolga Gora iz obeh smeri voženj ustavljajo pred nivojskim prehodom.

Ob prihodu do parkirišča odjavnice Dolga Gora, ki se nahaja ob levem tiru, po katerem vlaki vozijo v smeri Maribor, so bile polzapornice nivojskega prehoda Dolga Gora NPr 552,8 v km 552.838 spuščene. Obstaja verjetnost, da je ponesrečenka predvidevala, da je nivojski prehod zavarovan za vožnjo lokalnega potniškega vlaka št. 2903, ki ima z voznim redom predpisan postanek za vstop in izstop potnikov v odjavnici Dolga Gora s prihodom ob 07.01 uri, na katerega je bila namenjena.

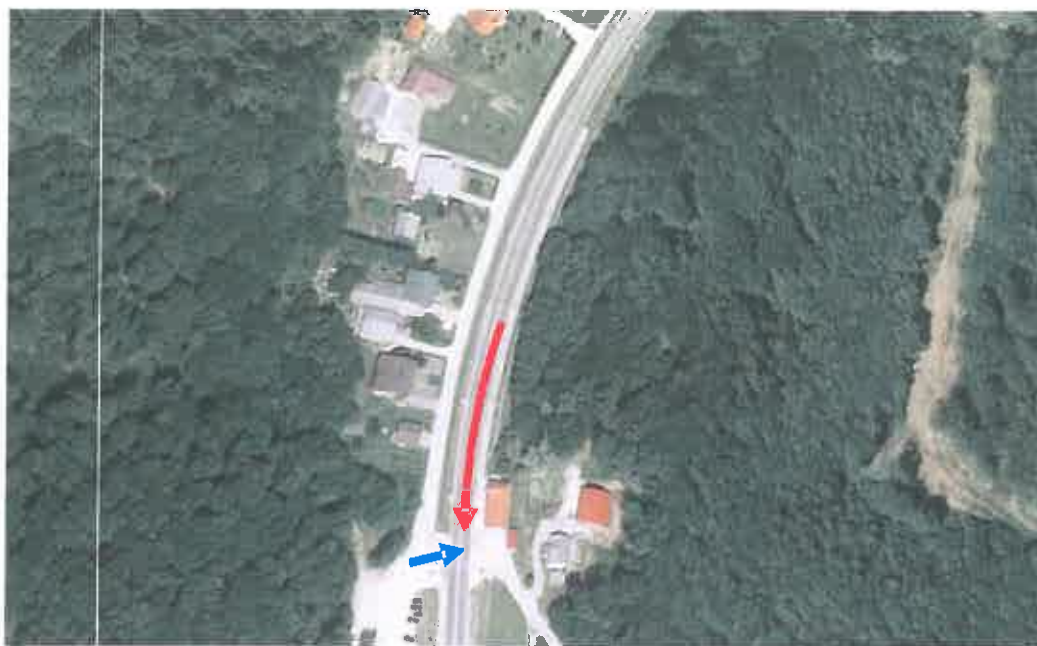
Obstaja verjetnost, da je bila potnica prepričana, da se odjavnici približuje vlak na katerega je nameravala vstopiti ter da se bo le ta ustavil pred nivojskim prehodom. Z namenom, da bi vlak pričakala na peronu za vstop potnikov, je zaobšla spuščeno polzapornico in se namenila prečkati levi in desni tir. Potnica je prihajajoči vlak slišala, saj je strojevodja s strojno piščalko oddal signalni znak 63: »Pazi«.

Potnica je ves čas prečkanja proge spremljala dogajanje na desnem tiru, saj je neposredno pred trčenjem pospešila ko je ugotovila, da se vlak ne bo ustavil, poskušala odskočiti, žal pa ni bila dovolj hitre da bi ubežala trčenju.

Inter City potniški vlak št. 519 je v levi bok potnice trčil z levo čelno stranjo v smeri vožnje. Potnico je odbilo in je obležala na desni brežini odtočnega jarka meteornih voda ob progi.

Vzroki:

Neposredni vzrok za trčenje Inter City potniškega vlaka v potnico, je nezadostna pazljivost potnice, ki je prečkala progo v trenutku, ko je odjavnico Dolga Gora prevažal Inter City vlak št. 519 saj obstaja verjetnost, da je bila med prečkanjem proge prepričana, da se odjavnici Dolga Gora približuje lokalni potniški vlak št. 2903, ki se bo ustavil pred nivojskim preходом.



Slika odjavnice Dolga Gora: rdeča puščica označuje smer vožnje potniškega vlaka št. 519, modra pa smer gibanja potnice

Priporočilo:

1. Priporoča se, da se v sklopu sistema varnega upravljanja železniškega prometa izdela operativni predpis, s katerim se bo predpisal postopek varovanja uporabnikov javnega železniškega potniškega prometa na nivojskem prehodu v km 552+838, med postajama Poljčane in Ponikva, v primerih, ko se v časovnih okvirjih vlaka za prevoz potnikov, ki ima postanek na odjavnici Dolga Gora, približuje vlak, ki odjavnico prevozi.

Preiskave opisanih nesreč niso zahtevale posebnih študij ter izdelav diagramov.

3.5 Pojasnilo in uvod ali ozadje preiskav

Služba za preiskovanje železniških nesreč in incidentov ni uspela v predpisanem roku zaključiti 1 vpeljane preiskave za nesrečo iz leta 2013. Preiskava je bila zaključena z deset mesečno zamudo. V letu 2012 je opustila preiskavo ene nesreče – iztirjenje vagona last Hrvatskih železnic, tovornega vlaka št. 47502 zaradi nesodelovanja predstavnikov lastnikov vagona.

Preiskave, ki so bile začete v 2014, niso pa bile končane					
Datum nesreče	Vrsta nesreče	Kraj nesreče	Pravna podlaga	Razlog, zakaj preiskava ni bila končana ali je bila opuščena	Kdo, zakaj, kdaj (odločitev)
22.10.2014	trčenje tovornega vlaka v stoječo lokomotivo	postaja Prestranek tir št. 303	26. člen ZZelP RS	nakopičene obveznosti v zadnjih mesecih leta	v fazi izdaje zaključnega poročila
29.10.2014	trčenje potniškega vlaka v mini rovokopač	med postajama Semič in Črnomelj	26. člen ZZelP RS	nakopičene obveznosti v zadnjih mesecih leta	v fazi izdaje zaključnega poročila

3.6 Nesreče in dogodki, ki so bili preiskovani v preteklih petih letih (v 2010–2014)

[Preglednica preiskav železniških nesreč v 2010-2014, in sicer: težjih nesreč, drugih nesreč, dogodkov in študij o varnosti, s podatki od 2009 do 2013 in v vrstah trčenja vlakov, trčenjih z ovirami, iztirjenjih, nesrečah oseb in železniških vozil med vožnjo, požarih na železniških vozilih, nevarnih snoveh in drugem] (Točka 3.1 naj se dopolni z gibanji, ugotovljenimi v preiskavah o nesrečah.)

Preiskovane nesreče		2010	2011	2012	2013	2014	Skupaj
resne nesreče	trčenje		1	1			2
	iztirjenje		1	1		2	4
19. člen (1 + 2) direktive RSD	nivojski prehod						
	osebe in železniška vozila med vožnjo						
	požari na vozilih						
	Drugo			1			1

	nevarne snovi						
druge nesreče	trčenje						
	iztirjenje		1		2		3
šesti odstavek 21. člena direktive RSD	nivojski prehod	1	2	2	1	3	9
	osebe in železniška vozila med vožnjo		1	1			2
	požari na vozilih						
	Drugo						
	nevarne snovi						
SKUPAJ		1	6	5	4	5	21

V letu 2010 je bilo zaradi daljše bolniške odsotnosti glavnega preiskovalca preiskana le ena, v letu 2011 šest, v letu 2012 pet, v letu 2013 štiri in v letu 2014 pet nesreč.

Na območju Slovenskih železnic se v obdobju od pričetka delovanja preiskovalnega organa s 01.06.2008, pa do zaključka leta 2014 niso pripetile nesreče, ki bi imele podobne ali enake vzroke, kar bi zahtevalo izdelavo natančnejše študije, zato posebnih študij o varnosti železniškega prometa v letih 2009-2014 ni bilo izdelanih.

4 PRIPOROČILA

V letu 2014 je preiskovalni organ za preiskovanje železniških nesreč izdal 8 priporočil, od katerih se:

- 1 nanaša na izdelavo operativnega predpisa za varovanje potnikov v časovnih okvirjih vlaka za prevoz potnikov, ki ima postanek na službenem mestu, približno pa se vlak, ki službeno mesto prevozi;
- 4 nanaša na zagotavljanje preglednostnega trikotnika s strani upravljavca železniške infrastrukture;
- 1 nanaša na zamenjavo neprimernih oznak, s katerimi so označeni glavni signali;
- 1 nanaša na sidranje skalnih gmot krušljivih sten nad progo z razpokami ali obdobjno mehansko odstranjevanje krušljivih kritičnih gmot;
- 1 se nanaša na vzpostavitev evidenca v centru vodenja prometa Ljubljana, v kateri se bodo zapisovali tiri in številke vlakov na katere bodo le ti uvažali.

Izdana priporočila		Stanje izvajanja priporočil					
		izpolnjena		se izpolnjujejo (ali so pripravljena)		ne bodo izpolnjena (zavrnjena)	
LETO	štev.	štev.	%	štev.	%	štev.	%
2008	2	2	100				
2009	16	15	94			1	6
2010	3	3	100				
2011	6	5	83,3			1	16,7
2012	12	10	83,3			2	16,7
2013	5	4	80	1	20		
2014	8	5	62,5	3	37,5		
VSOTA	52	44	84,6	4	7,7	4	7,7



Daniel Lenart, podsekretar
Vodja službe za preiskovanje
železniških nesreč in incidentov