



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO

SLUŽBA ZA PREISKOVANJE LETALSKIH, POMORSKIH IN ŽELEZNIŠKIH NESREČ IN INCIDENTOV

Tržaška cesta 19, 1000 Ljubljana

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

Številka: 010-14/2025-2430/71
Sig. znak: 00221736

LETNO POROČILO PREISKOVALNEGA ORGANA V ŽELEZNIŠKEM PROMETU REPUBLIKE SLOVENIJE 2024



Ljubljana, 30.09.2025

UVOD

Preiskovalni organ v železniškem prometu preiskuje nesreče in incidente s ciljem izboljšanja varnosti na železnici in preprečevanjem nesreč v prihodnje.

Preiskovalni organ od 15.06.2018, deluje v skladu z določili varnostne direktive 2016/798/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016, ki je bila v pravni red R Slovenije implementirana z določili Zakona o varnosti v železniškem prometu objavljenega v Uradnem listu RS, št. 30/2018 z dne 26.04.2018.

Letno poročilo o izvajanju varnostnih preiskav v železniškem prometu R Slovenije za leto 2023, zajema predstavitev organiziranosti organa, zakonske osnove za njegovo delovanje, pregled preiskanih nesreč in incidentov ter izdanih in sprejetih priporočil v preteklem letu.

KAZALO

Tč.: Naslov:	Stran:
UVOD	1
1 PREDSTAVITEV ORGANIZIRANOSTI VARNOSTNE PREISKAVE	3
1.1. Pravna podlaga (ali pravni okvir)	5
1.2. Vloga (opis mandata) in cilj (ali poslanstvo)	5
1.3. Notranja organizacija in pododdelki	5
1.4. Organizacijski tok, kjer je državni preiskovalni organ umeščen v diagram oziroma shemo	6
1.5. Filozofija ravnanja pri preiskavi nesreče (Filozofija in pristop za določitev preiskave o nesreči v državi ter raven mobilnosti, pripravljenosti in pravočasnosti)	8
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)	10
2.3 Preiskovalni postopek ali pristop preiskovalnega organa (enako kot pri 1.5, vendar podrobneje)	11
3 PREISKAVE	14
3.1 Pregled preiskav, ki so bile končane v letu 2024	14
3.2 Preiskave, ki so bile vpeljane in zaključene v letu 2024	14
3.3 Raziskovalne študije (ali študije o varnosti, kadar gre za resne nesreče), ki so bile naročene in končane v letu 2024	15
3.4 Povzetki preiskav, ki so bile zaključene v 2023. Kratki opisi, fotografije in diagrami ter študije o varnosti	15
3.5 Pojasnilo in uvod ali ozadje preiskav	20
3.6 Nesreče in dogodki, ki so bili preiskovani v preteklih petih letih (2020–2024)	22
4 PRIPOROČILA	24

1 PREDSTAVITEV ORGANIZIRANOSTI VARNOSTNE PREISKAVE

Preiskovalni organ v železniškem prometu RS je od ustanovitve v letu 2008 do 22.02.2017, deloval kot samostojna in neodvisna organizacijska enota, Služba za preiskovanje železniških nesreč in incidentov.

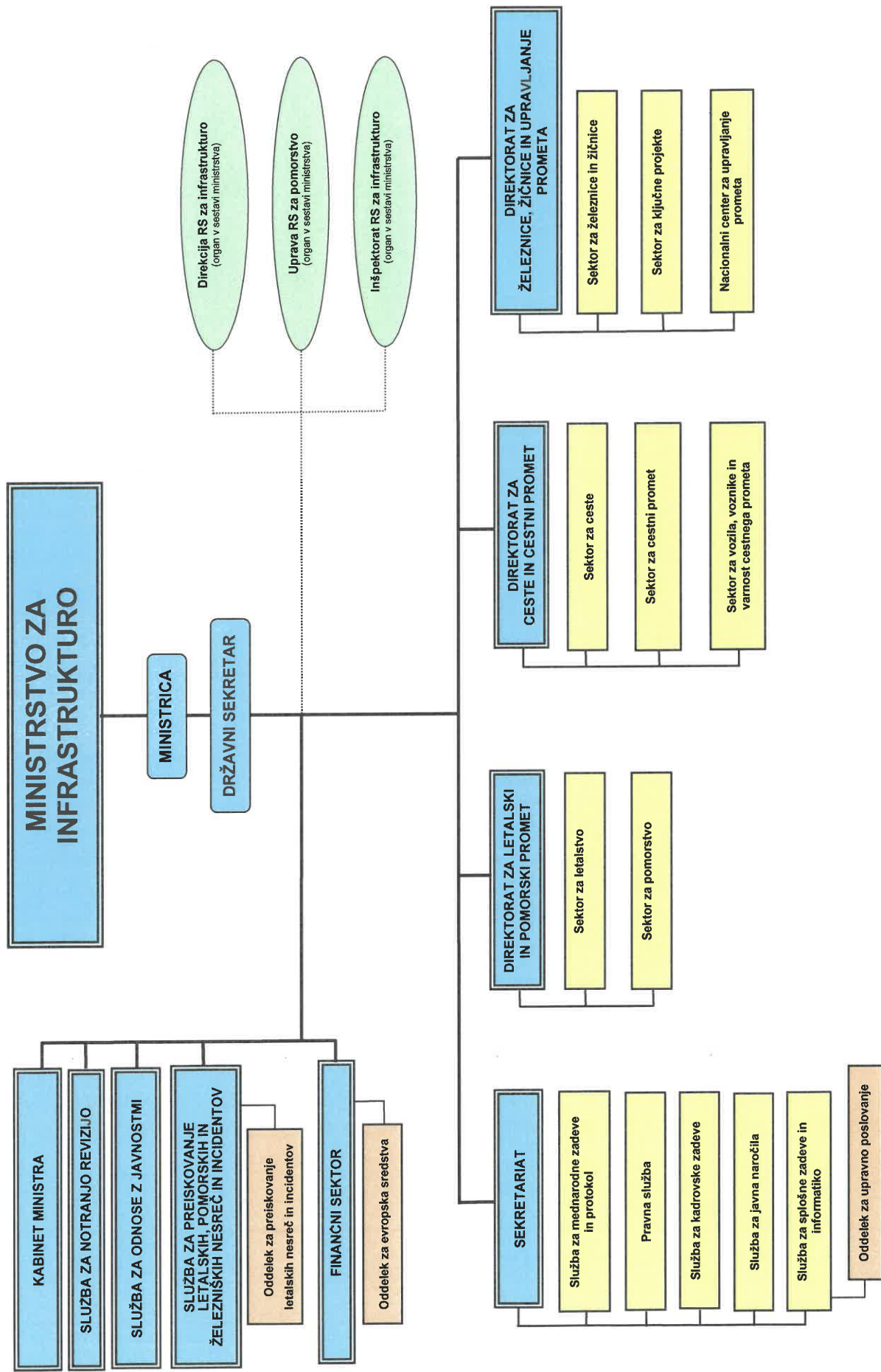
Dne 22.02.2017 je bila na Ministrstvu za infrastrukturo brez kakršneoli pravne osnove oblikovana skupna organizacijska enota v katero so bili umeščeni do takrat samostojni preiskovalni organi letalskega, pomorskega in železniškega prometa. Služba za preiskovanje letalskih, pomorskih in železniških nesreč in incidentov, Ministrstva za infrastrukturo, je neposredno podrejena vodstvu ministrstva.

V preiskovalnem organu za preiskovanje železniških nesreč in incidentov Službe za preiskovanje letalskih, pomorskih in železniških nesreč in incidentov je bila v letu 2023 zaposlena le ena oseba, ki ob preiskavi izvaja še vrsto drugih nalog, ki se nanašajo na organizacijo preiskovalnih procesov in administracijo. Izvaja tudi vsa dela in naloge, ki so opredeljene s sodelovanjem v mreži preiskovalnih organov EU. Mreža preiskovalnih organov EU deluje pod okriljem Agencije Evropske unije za železnice (ERA - European Union Agency for Railway).

Za izvajanje nalog v času odsotnosti glavnega preiskovalca (letni dopust, bolniški dopust, službena potovanja v tujino) je bila e bila glavnemu preiskovalcu v železniškem prometu s 13.06.2023 dodeljena pomoč zunanjega sodelavca, ki izvaja posamezne procese ob ogledu kraja dogodka.

Preiskovalni organ v železniškem prometu je organizacijsko neodvisen od nacionalnega varnostnega ter regulatornega organa v železniškem prometu. Finančna sredstva za delovanje se mu zagotavljajo s proračunom.

Sedež Službe za preiskovanje letalskih, pomorskih in železniških nesreč in incidentov je bil v letu 2023 na Ministrstvu za infrastrukturo, Tržaška cesta 19, Ljubljana.



1.1. Pravna podlaga (ali pravni okvir)

Pravna podlaga za delovanje preiskovalnega organa v železniškem prometu je predpisana z določili 19. člena Zakona o varnosti v železniškem prometu (ZZelP-1), Uradni list RS, št. 30/2018 z dne 26.04.2018.

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 priglašenega 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.

Preiskava 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 Agencije za železnice evropske unije – ERA.

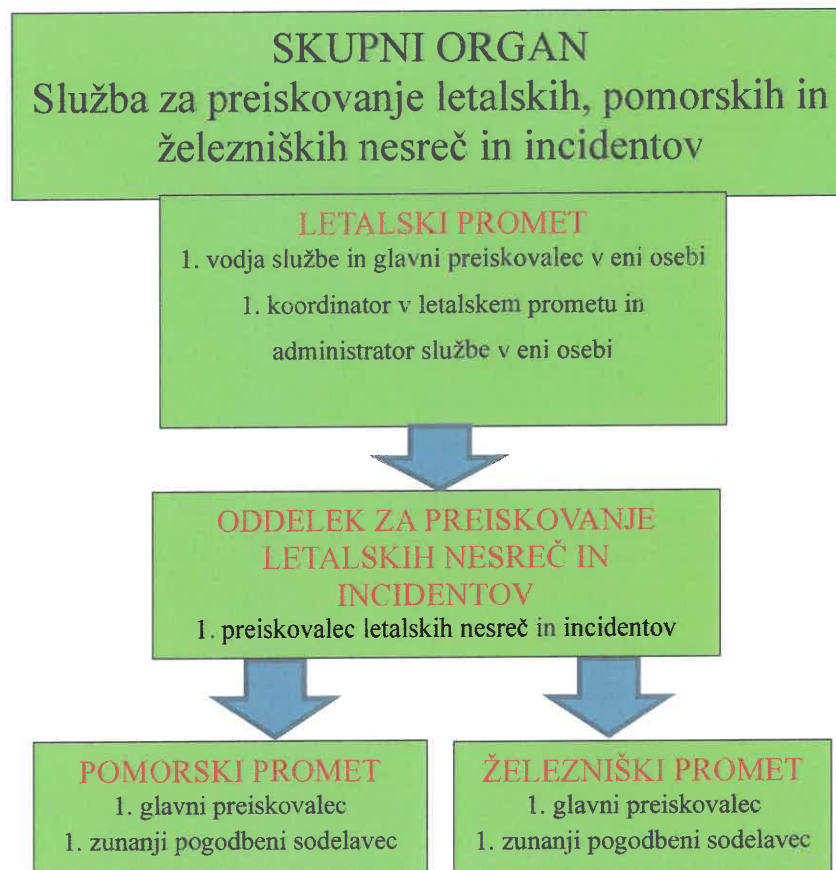
1.3. Notranja organizacija in pododdelki

Služba za preiskovanje letalskih, pomorskih in železniških nesreč in incidentov je organizacijsko umeščena v Ministrstvo za infrastrukturo, ki je pristojno za promet. V Službi za preiskovanje letalskih, pomorskih in železniških nesreč in incidentov je bil v letu 2020 formiran nov Oddelek za preiskovanje letalskih nesreč in incidentov.

V Službi za preiskovanje letalskih, pomorskih in 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, sam ne upravlja s finančnimi sredstvi, ki so po proračunu namenjeni za potrebe preiskav železniških nesreč in incidentov, temveč s temi sredstvi upravlja skrbnik proračunske postavke.

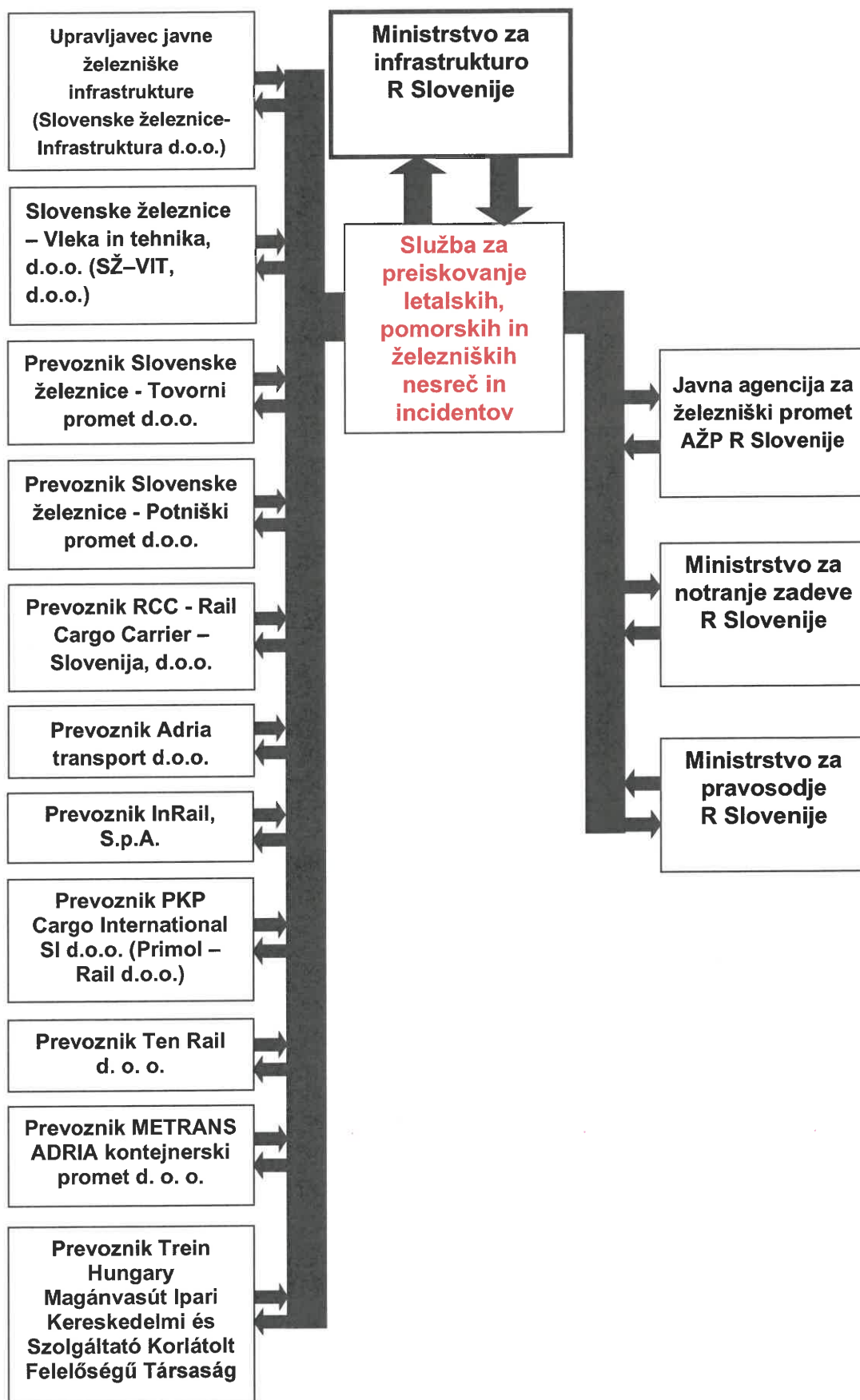
Glavni preiskovalec je usposobljen, da v primeru nesreče ali incidenta opravi vse potrebne funkcije preiskovalnega postopka.



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

Služba za preiskovanje letalskih, pomorskih in železniških nesreč in incidentov ministrstva R Slovenije pristojnega za promet, izvaja varnostno preiskavo nesreč in incidentov ločeno po posameznih vejah prometa in deluje neodvisno.

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



Preiskovalni organ po potrebi sodeluje tudi z vsemi nacionalnimi preiskovalnimi organi članic EU, ki delujejo v mreži nacionalnih preiskovalnih organov pod okriljem Agencije za železnice evropske unije – ERA.

Od vseh zgoraj navedenih subjektov pridobiva potrebne podatke za preiskovalne postopke. Preiskava nesreče v železniškem prometu se opravlja na najbolj odprt in transparenten način, vsem vpletenim in zainteresiranim stranem se omogoči podati izjavo o dogodku in souporabo preiskovalnih rezultatov.

Ministrstvo R Slovenije, pristojno za promet, Službi za preiskovanje letalskih, pomorskih in železniških nesreč in incidentov, zagotavlja neodvisnost delovanja in finančna sredstva iz proračuna. Ministrstvo na noben način ne posega v neodvisnost preiskovalnega organa.

Upravljavec javne železniške infrastrukture in prevozniki so glede na določila 12. odstavka 9. člena Pravilnika o ravnanju ob resnih nesrečah, nesrečah in incidentih v železniškem prometu, Uradni list RS, št. 50/2019 z dne 09.08.2019, 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 in ID-2.

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 21. člena Zakona o varnosti v železniškem prometu (ZZelP-1), Uradni list RS, št. 30/2018 z dne 26.04.2018, je predpisano, da so preiskovalnemu organu pristojni organi, prevozniki, upravljavec javne železniške infrastrukture in druge vpletene osebe dolžne omogočiti učinkovito, hitro in neodvisno opravljanje njegovih nalog. Glede na prakso je potrebno poudariti, da so v letu 2023 vsi deležniki predpisana določila dosledno spoštovali.

20. člen Zakona o varnosti v železniškem prometu (ZZelP-1), Uradni list RS, št. 30/2018 z dne 26.04.2018, predpisuje, da mora preiskovalni organ preiskati vse resne nesreče.

Preiskovalni organ se lahko po lastni presoji odloči, da bo preiskal tudi nesreče in incidente, ki bi v podobnih okoliščinah lahko povzročile resne nesreče, vključno s primeri tehničnih napak strukturnih podsistemov ali komponent interoperabilnosti železniškega sistema.

Preiskovalni organ upošteva vsa določila, ki so predpisana v prej navedenem zakonu.

Preiskovalni organ za preiskovanje železniških nesreč in incidentov mora zaradi kadrovske podhranjenosti posebej presoditi katere nesreče ali incidente bo preiskal poleg resnih nesreč, ki jih je dolžan preiskati.

Preiskovalni organ za preiskovanje železniških nesreč in incidentov ima izven rednega delovnega časa opredeljeno stalno pripravljenost na domu. Od meseca avgusta 2023 je področje dosegljivosti preiskovalnega organa zagotovljena v celoti, saj je v avgustu 2023 preiskovalnemu organu dodeljen zunanji sodelavec s katerim je sklenjena podjemna pogodba, ki pokriva področje ogleda dogodka v primeru odsotnosti glavnega preiskovalca.

Za dokazovanje istovetnosti imata glavni preiskovalec in zunanji sodelavec službeno izkaznico s pooblastili predpisanimi v 3 odstavku 21. člena Zakona o varnosti v železniškem prometu (Uradni list RS, št. 30/18 z dne 26.04.2018 in 54/21 z dne 09.04.2021). Obliko službene izkaznice je predpisal pristojni minister za promet.

Mobilnost preiskovalcev se zagotavlja s službenim vozilom Službe za preiskovanje letalskih, pomorskih in železniških nesreč in incidentov, ali z enim od službenih vozil Ministrstva za infrastrukturo. V primeru, da vozila ni na razpolago, se mobilnost zagotavlja z lastnim osebnim cestnim vozilom preiskovalca.

Z organizacijo pripravljenosti in mobilnosti na zgoraj opisan način, se zagotavlja primerna odzivnost za ogled kraja dogodka in vpeljavo preiskovalnega postopka.

Oba preiskovalca sta od mesta bivanja ter od delovnega mesta, ki se v njunem primeru nahajata v osrednji Sloveniji, do najoddaljenejših lokacij na železniškem omrežju R Slovenije, glede na prometne poti, ki so na voljo, oddaljen največ do 2 uri potovanja z osebnim cestnim vozilom.

2 POSTOPEK PREISKAVE

2.1 Primeri, ki se preiskujejo: obvezni in neobvezni glede na 20. in 22. člen Direktive o varnosti v železniškem prometu

Preiskovalni organ preiskuje resne nesreče, nesreče in incidente v železniškem prometu. Po določilih Zakona o varnosti v železniškem prometu (ZZelP-1), Uradni list RS, št. 30/2018 z dne 26.04.2018 in Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o varnosti v železniškem prometu (ZVZelP-1A) Uradni list RS, št. 54/2021 z dne 09.04.2021, mora preiskovalni organ preiskati vse resne nesreče, ima pa tudi predpisano diskrecijsko pravico samostojne odločitve o vpeljavi preiskave nesreče in incidente, ki bi v podobnih okoliščinah lahko povzročile resne nesreče, vključno s primeri tehničnih napak strukturnih podsistemov ali komponent interoperabilnosti železniškega sistema.

Resna nesreča je po Zakonu o varnosti v železniškem prometu (ZZelP-1), Uradni list RS, št. 30/2018 z dne 26.04.2018, katerokoli trčenje ali iztirjenje vlakov, katerega posledice so smrt ene ali več oseb ali težje poškodbe petih ali več oseb, ali je nastala velika materialna škoda na vozniških sredstvih, infrastrukturi, ali je povzročeno večje onesnaženje okolja, in vsaka druga podobna nesreča, ki ima očiten vpliv na varnost ali na upravljanje z varnostjo. Velika škoda pomeni materialno škodo, ki jo lahko glavni preiskovalec železniških nesreč oceni takoj in ki ni manjša od 2. milijonov €.

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 povzročili resne nesreče. Nesreče in incidente preiskuje po lastni presoji.

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

Glavni preiskovalec železniških nesreč ministrstva R Slovenije pristojnega za promet, med preiskavo sodeluje z organom pregona in s prekrškovnim ter pravosodnim organom. Ugotovitve delavcev ministrstva za notranje zadeve ter pravosodnih organov redno vključuje v preiskovalne postopke.

Varnostna preiskava je povsem odprta in neodvisna. V preiskovalne postopke se vključuje vse v nesrečo vpletene

deležnike, ter vse, ki izkažejo interes, lastnike voznih sredstev, prevozna podjetja, upravljavca javne železniške infrastrukture, itd..

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

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

V primeru potrebe po reprodukciji verbalnih sporočil preiskovalni organ 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 po analiziranju podatkovnih baz zapisov o vožnjah vlakov.

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

V 21. členu Zakona o varnosti v železniškem prometu (ZZelP-1), Uradni list RS, št. 30/2018 z dne 26.04.2018, je predpisano, da so pristojni organi, prevozniki, upravljavec in drugi vpleteni deležniki, dolžni preiskovalnemu organu omogočiti učinkovito, hitro in neodvisno opravljanje njegovih nalog, kar po dosedanji praksi vsi prej navedeni zagotavljajo brez izjem.

21. člen Zakona o varnosti v železniškem prometu (ZZelP-1), Uradni list RS, št. 30/2018 z dne 26.04.2018, predpisuje tudi obveznosti pristojnih organov, prevoznikov, upravljavca ter drugih vpletenih deležnikov, do preiskovalnega organa, ki mu morajo zagotoviti:

- a) takojšen dostop do kraja vsake nesreče ali incidenta in do vpletenih tirnih vozil, infrastrukturnih objektov ter tudi do objektov in naprav za upravljanje prometa in signalizacijo;
- b) takojšen popis dokazov in nadzorovane odstranitve razbitin, infrastrukturnih objektov in naprav ali njihovih sestavnih delov za pregled ali analizo;

- c) dostop do rezultatov preiskav teles žrtev, vključno z osebnimi podatki (ime in priimek, podatki iz evidenc o zaposlitvi in strokovni usposobljenosti, rojstni datum ter stalno ali začasno prebivališče), ki so potrebni za ugotavljanje vzrokov ter obveščanje udeleženih žrtev in njihovih sorodnikov;
- č) 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 vlakovnega in drugega železniškega osebja, vpletenega v nesrečo ali incident, vključno z osebnimi podatki (ime in priimek, podatki iz evidenc o zaposlitvi in strokovni usposobljenosti, rojstni datum ter stalno ali začasno prebivališče);
- e) pridobivanje izjav vpletenih železniških delavcev in drugih prič, vključno z osebnimi podatki (ime in priimek, podatki iz evidenc o zaposlitvi in strokovni usposobljenosti, rojstni datum ter stalno ali začasno prebivališče), ki so potrebni za ugotavljanje vzrokov ter obveščanje udeleženih žrtev in njihovih sorodnikov;
- f) dostop do vseh ustreznih informacij ali evidenc upravljavca, vpletenih prevoznikov, subjektov zadolženih za vzdrževanje in varnostnega organa.

20. člen Zakona o varnosti v železniškem prometu (ZVZelP-UPB1), Uradni list RS, št. 30/2018 z dne 26.04.2018, predpisuje, da mora preiskovalni organ preiskati resne nesreče. Preiskovalni organ lahko presoja in se nato na osnovi presoje odloči, ali bo preiskal tudi nesreče in incidente, ki bi v podobnih okoliščinah lahko povzročile resne nesreče, 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 unije in
- d) pobude upravljavcev, prevoznikov, varnostnega organa ali države članice Evropske unije.

Preiskovalni organ v železniškem prometu upošteva vsa predpisana določila, ki se nanašajo na preiskovalne postopke. Zaradi kadrovske podhranjenosti je število preiskav nesreč in incidentov, ki jih je preiskovalni organ sposoben preiskati v predpisanem roku, omejeno. Zaradi prej navedenega je primoran dodatno presojudati o vpeljavi preiskovalnih postopkov za preiskavo nesreč in incidentov, ki se pripetijo.

3 PREISKAVE

3.1 Pregled preiskav, ki so bile končane v letu 2024

V letu 2024 je Preiskovalni organ za preiskovanje železniških nesreč in incidentov preiskal 3 nesreče:

- iztiranje vlaka št. 608 na kretnici št. 2 postaje Kresnice, dvotirne elektrificirane proge št. 10, Dobova državna meja – Ljubljana, dne 11.05.2023 ob 11.15 uri;
- iztiranje prazne dizel motorne potniške enote 610-025/026, med premikom na križiščni kretnici št. 30 postaje Nova Gorica, v km 89.104 enotirne neelektrificirane proge št. 70, Jesenice – Sežana, dne 10.06.2023, ob 10.30 uri;
- iztiranje tovornega vlaka št. 53331, ki je pripeljal iz smeri Nova Gorica po enotirni neelektrificirani progi št. 70, Jesenice – Sežana, pred kretnico št. 5, v km 129.375, dne 11.10.2023 je ob 13:23 uri.

Vrsta preiskovanih dogodkov	Število dogodkov	Število žrtev		Škoda v € (ocenjena)	Gibanja v primerjavi z letom 2023
		Smrtne žrtve	Težje pošk.		
Trčenje vlakov	0	0	0	0 €	0 < 1
Iztiranje vlaka	2	0	0	235.000,00 €	2 < 4
Trčenje - premik	0	0	0	0 €	0 = 0
Iztiranje - premik	1	0	0	78.000,00 €	1 > 0
Drugo	0	0	0	0 €	0 = 0

3.2 Preiskave, ki so bile vpeljane in zaključene v letu 2024

V letu 2024 od vpeljanih 4. preiskav nesreč, ni bilo zaključene še nobene. Preiskovalni postopki preiskav, 1. iztiranja vlaka, 1. povoženje občanke, 1. trčenje vlaka v cestno tovorno motorno vozilo ter 1. trčenje tirne motorne drezine v tovorni vlak, so v fazi izdelave in izdaje končnega poročila. Vsa poročila prej navedenih preiskav bodo izdana do zaključka leta 2025.

Vse vpeljane preiskave nesreč in incidenta je preiskovalni organ za preiskavo železniških nesreč in incidentov vpeljal na osnovi člena 20.2 Direktive 2016/798 Evropskega parlamenta in Sveta, Uradni list EU, L 138/102 z dne 26.05.2016.

Preiskave, ki so bile zaključene v letu 2024				
Datum nesreče ali incidenta	Vrsta nesreče ali incidenta	Kraj nesreče ali incidenta	Pravna podlaga	Preiskava zaključena
11.05.2023	Iztirjenje potniškega vlaka št. 508	Kretnica št. 2 postaje Kresnice	20. člen ZZelP RS	9.05.2024
10.06.2023	Iztirjenje prazne DMG med premikalno vožnjo potniške enote št. 510-025/026	Kretnica št. 30 postaja Nova Gorica, v km 89.104	20. člen ZZelP RS	27.06.2024
11.10.2023	Iztirjenje tovornega vlaka št. 53331	Pred kretnico št. 5, postaje Sežana, v km 129.375	20. člen ZZelP RS	17.09.2024

3.3 Raziskovalne študije (ali študije o varnosti, kadar gre za resne nesreče), ki so bile naročene in končane v letu 2023

Na območju železniškega omrežja Republike Slovenije, so se v letu 2023 pripetile 4 resne nesreče, v letu 2024 pa 2., zdrs transformatorja mase 290 t, iz specialnega 32 osnega vagona, ter trčenje lokalnega potniškega vlaka v delavce progovne delovne skupine. V 4. nesrečah so 4 osebe podlegle poškodbam, 3 oseba pa so se težje poškodovale.

V letu 2023 je bila izdelana ena študija za ugotavljanje vzrokov zdrsa elektro transformatorja iz specialnega 32 osnega vagona. Dne 21.03.2023 je Inženirska pisarna Fiedler izdelala izvedeniško mnenje vzrokov zdrsa specialne nosilne konstrukcije vagona s pošiljko, elektro transformatorjem mase 290 t, iz osnovnih vozičkov 32 osnega vagona serije Uaai, št. 83 81 997 2322-5, za prevoz izrednih pošiljk z veliko maso, ki se je prevažala s tovornim vlakom za ta namen št. 47488, na kretnici št. 14 postaje Zidani Most, dne 7.1.2023.

3.4 Povzetki preiskav, ki so bile končane v letu 2024. Kratki opisi, fotografije in diagrami ter študije o varnosti

Iztirjenje vlaka št. 608 na kretnici št. 2 postaje Kresnice dne 11. 5. 2023, ob 11.15 uri zaradi viličaste vožnje.

Dne 11. 5. 2023 je ob 11.15 uri, v postaji Kresnice na območju kretnice št. 2, v

km 541.500, iztiril drugi podstavni voziček EMG 510-017/018 v smeri vožnje vlaka št. 608. Vlak št. 608 je na kretnici št. 2 zapeljal v razdvoj, s prvim podstavnim vozičkom je EMG 510-017 zapeljala v premo, v smeri pravega desnega tira, z drugim pa po zveznem tiru v smeri kretnice št. 1 proti nepravemu levemu tiru.

Dne 11.05.2023 je bil zaradi vzdrževalnih del, med postajama Litija in Kresnice, zaprt desni tir zaradi česar bi moral vlak št. 608 med postajama Kresnice in Litija voziti, po predpisanem protokolu, po nepravem levem tiru.

V primerih vlakovnih voženj po nepravem tiru med postajama Litija in Kresnice so izvozni signali neuporabni, razen v primeru, kadar je varnostna naprava preurejena za enotirni promet. V času zapore po odredbi št. 1863470 z dne 04.05.2023 progovni odsek med postajama Litija in Kresnice ni bil preurejen za enotirni promet.

Vlak št. 608 je imel s Splošnim nalogom št.: 0183 z dne 11.05.2023, izdanim v postaji Kresnice, predpisano, da vozi med postajama Kresnice in Litija po nepravem levem tiru, v razmiku medpostajnega odseka. Izvozni signal št. 21 postaje Kresnice neuporaben. Izvoz prost, ročni signalni zanki postajnega osebja se ne dajejo.

Iz posnetka video naprave EMG 510-017/018 je razvidno, da je kretnica št. 2 pričela spreminjati položaj iz preme v odklonsko lego neposredno za navozom čela vlaka na kretniško izolirko. Iz prej navedenega je mogoče z gotovostjo trditi, da izvozna vozna pot za vlak št. 608 med vožnjo proti kretniškemu področju na »A« strani postaje Kresnice ni bila postavljena in zavarovana na nepravi levi tir, kot je bilo to predpisano v splošnem nalogu št.: 0183 z dne 11.05.2023, izdanem v postaji Kresnice. Kretnici št. 1 in 2 sta bili po izdanem nalogu za odhod vlaka št. 608 postavljeni v lego premo in ne v odklon. Postavitev kretnic št. 1 in 2 je bila izvedena s tipkami na postavljalni mizi elektro-relejne signalno-varnostne naprave v prometnem uradu postaje Kresnice, iz položaja za vožnjo v premo v položaj za vožnjo v odklon, tik pred navozom vlaka št. 608 na kretniško izolirko kretnice št. 2.

Vzroki:

Neposredni vzrok za nesrečo – iztirjenje vlaka št. 608 med vožnjo po kretniškem področju na »A« stani postaje Kresnice dne 11. 5. 2023 ob 11.15 uri

je bil nepostavljena in nezavarovana izvozna vozna pot za vlak ter postavitve kretnice št. 2 neposredno pred navozom vlaka na kretniško izolirko.

Posledice:

V nesreči so bila poškodovana naslednja sredstva:

- poškodbe drugega podstavnega vozička EMG 510 017/018;
- porušena smer tirov kretnic 1 in 2 postaje Kresnice;
- kretniški pragovi kretnice št. 2 in
- zlomljena desna tirnica zveznega tira kretnic št. 1 in 2.

Priporočila:

- **podjetju SŽ – Infrastruktura, d.o.o. se izda naslednje priporočilo:**
 - prometnike, ki med delom izvajajo dela varnostno kritičnih nalog in opravljajo ta dela samostojno krajše obdobje npr. šele nekaj mesecev, je potrebno med obdobjnim poučevanjem pogosteje opozarjati na določila 2. točke, 3. odstavka 20. člena, 1. in 2. točka, 5. odstavka 124. člena, Prometnega pravilnika (Uradni list RS, št. 50/11, 21/14 in 30/18 – ZVZelP-1), ki predpisujeta obseg zavarovanja vozne poti za izvoz vlaka.

Iztirjenje prazne dizel motorne potniške enote 610-025/026, med premikom na križiščni kretnici št. 30 postaje Nova Gorica, v km 89.104 enotirne neelektrificirane proge št. 70, Jesenice – Sežana, dne 10.06.2023, ob 10.33 uri;

Iztirjenje DMG pri premiku na kretnici št. 30ab/cd.

Po uvozu potniškega vlaka 4290, ki je prispel v Novo Gorico ob 10:26 uri na tir 1, je bila ob 10:30 uri odrejena njegova premaknitev DMG 610-025/026 na slepi tir 202. Pri tem je na križiščni kretnici 30 ab/cd iztirila DMG z drugim in s tretjim podstavnim vozičkom v smeri premikalne vožnje proti tiru št. 202.

Po iztirjenju sta bila na B strani postaje Nova Gorica zaprta tira št. 2 in 3 do kretnice št. 35. Po iztirjenju je bila na vseh kretnicah na B strani postaje Nova Gorica vpeljana počasna vožnja 10 km/h.

S potniškimi vlaki, ki so vozili iz ter v smeri Sežana, je bilo potrebno na A strani postaje opraviti premikalne vožnje zaradi onemogočenega dostopa na perone na B strani postaje. Zaradi dogodka so imeli vsi potniški vlaki zamujeni v prihodu in odhodu za cca 5 minut. Iztirjena DMG enota je bila utirjena dne 11.06.2023 ob 00.30 uri.

V preiskavi je bila opravljena analiza hitrosti na DIG 610-025, predvajanje

shranjenih pogovorov in sporočil pred nastankom dogodka in predvajanje shranjenih video vsebin iz video nadzornih kamer na DMG 610-025/026.

Pri predvajanju shranjenih video vsebin je nesporno ugotovljeno, da je bila kretnica 30 ab/cd prestavljena v času premikanja DMG ob 10.33.20 uri, kar je tudi vzrok za iztirjenje.

Vzrok:

Neposredni vzrok za nesrečo – iztirjenje prazne potniške DMG enote 610-025/026 je bila prestavitev križiščne kretnice 30 ab-cd v trenutku, ko je DMG vozila preko kretnice.

Posledice:

V nesrečini bilo poškodovanih in mrtvih oseb.

Nastale so poškodbe na DMG 610-025/26:

- osi dveh podstavnih vozičkov ter blažilniki poškodovanih podstavnih vozičkov enote DMG 610-025/026;
- barva na košu enote DMG 610-025/026;

Poškodbe na križiščni kretnici 30 ab/cd:

- leseni pragovi in pritrdilni drobnotirni material za pritrditev kretniških elementov na podložne plošče ter za pritrditev podložnih plošč tirnic in ostric, od km 89.104 do km 89.117, v dolžini 13 m.

Priporočila:

V izogib podobnim nesrečam v prihodnje se:

- upravljavcu javne železniške infrastrukture R Slovenije podjetju SŽ-Infrastruktura, d.o.o. se izda naslednje priporočilo:
pri obdobjem poučevanju se kretnike, ki predstavljajo kretnice iz kretniških postavljalnic, poduči o pravilni postavitvi skupine kretnic ter zavarovanju premikalne poti in dajanju dovoljenja za pričetek premikalne vožnje.

Protokol za prestavljanje kretnic je potrebno upoštevati do potankosti. Preden se prestavi katerakoli kretnica se je potrebno prepričati, da vozila, ki bodo vozila čez to kretnico v času postavitve kretnice mirujejo.

Iztirjenje tovornega vlaka št. 53331, ki je pripeljal iz smeri Nova Gorica po enotirni neelektrificirani progi št. 70, Jesenice – Sežana, pred kretnico št.

5, postaje Sežana, v km 129.375, dne 11.10.2023 je ob 13:23 uri

Dne 11.10.2023 je med vožnjo tovornega vlaka št. 53331, ki je uvažal v postajo Sežana iz smeri postaje Štanjel, ob 12.33 uri iztiril četrti prazen vagon serije Tads, št. 31 79 082 2166-4. Vlak se je med vožnjo po iztirjenju strgal za četrtim iztirjenim vagonom. Uvozna vozna pot je bila za vlak št. 53331 postavljena na tir št. 11. Za vlakovno lokomotivo v vlak uvrščeni četrti vagon, je iztiril zaradi naplezanja levega kolesa prve osi drugega podstavnega vozička v smeri vožnje vlaka. Na osnovi sledi na tirnicah, drobnotirnem materialu tira ter pragovih je bila določena točka naplezanja koles iztirjenega vagona ter točka iztirjenja vagona.

Levo kolo prve osi drugega podstavnega vozička (monoblok št. 5) je naplezalo na levo tirnico v smeri vožnje vlaka, v km 129.375, nato pa iztirilo na zunanjo levo stran desne krivine, v smeri vožnje vlaka, tira št. 104, v km 129.376. Čelo vlakovne lokomotive vlaka št. 53331, serije 664-108, se je ustavilo nekaj metrov pred premikalnim signalom 14V na tiru št. 211, v km 678.923,6, sklep vlaka pa se je po zaustavitvi nahajal na tiru št. 104 v km 129.197.

Vzroki:

Neposredni vzrok za naplezanje levega kolesa prve osi drugega podstavnega vozička četrtega vagona št. 31 79 082 2166-4, v vlaku št. 53331 na glavo leve tirnice tik pred kretnico št. 5, ki je nato iztirilo ob zunanjem robu leve tirnice, je manjkajoča podložna plošča na vzmetenju tega kolesa.

Posledice:

- Med vožnjo iztirjenega vagona do zaustavitve so nastale večje poškodbe stebra vozne mreže št. 45. Poškodovala se je tudi luč za razsvetljavo, ki je bila vgrajena na stebru. Ob udarcu vagona v steber je luč odbilo na tla.
- Poškodovan je bil pokrov kretniškega pogona kretnice št. 5, nastale so tudi večje poškodbe na pogonu kretnice št. 6.
- Poškodovani (odlomljen del) sta obe ostrici kretnice št. 6 in desna ostrica kretnice št. poškodovana je tudi in noga osnovne tirnice. Zamaknjen je bil tudi vzdolžni profil kretnice št. 5.

- Na levi strani vagona v smeri vožnje je na prvem podstavnem vozičku (na osi št. 3) izpadla zagozda zavornjaka. Na levi strani vagona v smeri vožnje je na drugem podstavnem vozičku (os 7) izpadla zagozda zavornjaka. Zagozdi najdeni v medtirju.
- Na drugem podstavnem vozičku leva vzmet osi 5 nima plošče neposredno nad vzmetjo (cc 1 cm debela okrogla plošča zunanlega premera vzmeti).

Priporočila:

V izogib podobnim nesrečam v prihodnje se v nesrečo vpletenim gospodarskim družbam izdajo naslednja varnostna priporočila:

- **podjetju SŽ – VIT, d.o.o. se izda naslednje priporočilo:**

ECM Dobova (ECM - entities in charge of maintenance for vehicles), subjektu, ki je bil odgovoren za vzdrževanje iztirjenega vagona, se priporoča, da izdela monitoring po opravljenih vzdrževalnih delih na vagonih ter med posameznimi izgrajenimi in vgrajenimi elementi;

3.5 Pojasnilo in uvod ali ozadje preiskav

Preiskovalni organ v železniškem prometu, do izdaje letnega poročila za leto 2023 ni uspel zaključiti preiskovalnih postopkov 3. nesreč, ki so se pripetile v letu 2023. Rok za zaključek preiskave, ki je predpisan v 6. členu Direktive (EU) 2016/798 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11.5.2016, je prekoračen v enem primeru.

Preiskave, ki so bile vpeljane v letu 2024, niso pa bile zaključene					
Datum nesreče	Vrsta nesreče	Kraj nesreče	Pravna podlaga	Razlog, zakaj preiskava ni bila končana ali je bila opuščena	Kdo, zakaj, kdaj (odločitev)
17.08.2024	Iztirjenje tovornega vlaka št. 51443	Kretnica št. 21 postaje Postojna v km 633.078	20. člen ZZelP RS	Rok je prekoračen, preiskava bo zaključena v letu 2025	06.11.2025
16.10.2024	Trčenje potniškega vlaka št. 4520 v mlajšo žensko	Med postajama Škofljica in Ljubljana Rakovnik, v km 148.550.	20. člen ZZelP RS	Rok je prekoračen, preiskava bo zaključena v letu 2025	12.11.2025
09.07.2024	Trčenje potniškega vlaka št. 2278 v cestno tovorno motorno vozilo	Med postajama Škofljica in Ljubljana Rakovnik NPr 146.5 v km 146.457	20. člen ZZelP RS	Rok za zaključek je prekoračen zaradi števila vpeljanih preiskav v letu 2025	14.11.2024
17.12.2024	Trčenje vagona rinjenega s progovnim vozilom TMD APV 350, v bok tovornega vlaka št. 53203	Kretnica št. 142 postaje Ljubljana v km 564.842	20. člen ZZelP RS	Rok za zaključek še ni prekoračen.	13.12.2025

3.6 Nesreče in dogodki, ki so bili preiskovani v preteklih petih letih (v 2020–2024)

[Preglednica preiskav železniških nesreč v 2019-2023, in sicer: resne nesreče, nesreče in incidenti ter študije o varnosti, s podatki od 2019 do 2023 po vrstah nesreč, trčenje vlakov, trčenje z ovire, iztiranje, nesrečah oseb in železniških vozil med vožnjo, požari na železniških vozilih, nevarne snovi in druge] (Točka 3.1 naj se dopolni z gibanji, ugotovljenimi v preiskavah o nesrečah.)

Preiskovane nesreče		2020	2021	2022	2023	2024	Skupaj
resne nesreče prvi odstavek 20. člen direktive RSD	trčenje						
	iztiranje				1	2	3
	nivojski prehod						
	osebe in železniška vozila med vožnjo				3		3
	požari na vozilih						
	Drugo				1		1
	nevarne snovi						
druge nesreče drugi odstavek 20. člena direktive RSD	trčenje			1			1
	iztiranje		1	2		1	4
	nivojski prehod	4	1	1			6
	osebe in železniška vozila med vožnjo		2				2
	požari na vozilih						
	Drugo	1		3			4
	nevarne snovi						
SKUPAJ		5	4	7	5	3	24

Število preiskanih dogodkov - resnih nesreč, nesreč ali incidentov, pet v letu 2020, v letu 2021 štiri v letu 2022 pet, v letu 2023 pet ter v letu 2024 tri.

Nesreče, ki so bile preiskane v letu 2024 so nastale: ena zaradi iztirjenja lokalnega potniškega vlaka, ena zaradi iztirjenje tovornega vlaka ter ena zaradi iztirjenja prazne potniške garniture na kretnici med premikalno vožnjo. V vseh preiskanih nesrečah so bila udeleženo železniška vozila. V nesrečah ni bilo mrtvih in poškodovanih oseb.

Ker so se posamezni primeri nesreč ponavljali v redkih primerih, potrebe po izdelavi natančnejših študij, o varnosti železniškega prometa v obdobju med leti 2020 in 2024 ni bilo.

4 PRIPOROČILA

V spodnji preglednici so zajeta priporočila preteklega deset letnega obdobja ter njihova realizacija.

Izdana priporočila		Stanje izvajanja priporočil					
		izpolnjena		se izpolnjujejo (ali so pripravljena)		ne bodo izpolnjena (zavrnjena)	
LETO	štev.	štev.	%	štev.	%	štev.	%
2015	4	4	100				
2016	5	3	60			2	40
2017	16	13	81,3	3	18,77		
2018	17	15	88,2	2	11,17		
2019	18	14	77,78	4	22,22		
2020	9	8	91,7	1	8,3		
2021	12	8	66,7	4	33,3		
2022	6	5	66,7	1	33,3		
2023	20	18	90	2	10		
2024	3	3	100				
VSOTA	110	91	82,7	17	15,5	2	1,8

V letu 2024 je preiskovalni organ za preiskovanje železniških nesreč izdal 3 priporočila, ki se nanašajo na:

- določitev prevozne poti pred transportom elektro transformatorja s specialnim 32 osnim vagonom preko območja postaje Zidani Most;
- določitev vozne poti po postajnih območjih na celotni prevozni poti železniške mreže SŽ – Infrastruktura, d.o.o., pred vsakim prevozom elektro transformatorja s specialnim 32 osnim vagonom;

- določitev največjih dovoljenih vertikalnih in horizontalnih pomikov kljunaste nosilne konstrukcije z vpetim tovorom, med vožnjo mimo infrastrukturnih objektov ob tiru, na celotni prevozni poti železniške mreže v upravljanju SŽ.



Glavni preiskovalec železniških
nesreč in incidentov:
mag. Daniel Lenart, sekretar