

Vec: Rozhodnutie o uzatvorení
nehodovej udalosti

Rozhodnutie

o uzatvorení nehodovej udalosti v železničnej prevádzke, strednej nehody kategórie „B 2“ – vykoľajenie hnacieho vozidla a troch vozňov počas jazdy vlaku Sv 2692, ku ktorému došlo dňa 30.3.2006 o 3:19 h, v km 39,262 hlavnej koľaje č. 1, nz. Hlboké.

Rozhodnutie o uzatvorení nehodovej udalosti v železničnej prevádzke bolo vydané dňa 12.5.2006 v Bratislave riaditeľom Odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR.

Za ŽSR nehodovú udalosť vyšetrovali Ing. Pavol Deraj, vedúci Strediska bezpečnosti a inšpekcie Bratislava a Ing. Ondrej Török, inšpektor bezpečnosti železničnej dopravy SBI Bratislava.

Spracovateľ :

Ing. Pavol Deraj

Ing. Pavol Deraj
vedúci
Strediska bezpečnosti a inšpekcie
Bratislava

a) Priebeh nehodovej udalosti:

Vlak Sv 2692 ZSSK je súpravový vlak jazdiaci v pondelok až piatok v úseku Jablonica – Senica nad Myjavou. Dňa 30.3.2006 pozostával z elektrickej jednotky 560 015-0/560 016-8 a troch vložených vozňov 060025-4, 060023-9, a 060030-4. Celková hmotnosť súpravy bola 267 ton, dĺžka 122 metrov, potrebné brzdiace percentá 28 percent, skutočné 103 percent. Stanovená rýchlosť vlaku bola 70 km/h. Rušňovodičom vlaku bol **Lubomír Horváth**, zamestnanec ZSSK Slovensko, Stredisko prevádzky Leopoldov - pracovisko Trnava.

Počas jazdy zo ŽST Jablonica, vzhľadom na nepriaznivé poveternostné pomery a predchádzajúce značné dažďové zrážky, rušňovodič viedol vlak rýchlosťou nižšou než stanovenou, pričom pozoroval trať. Po vjazde do nz. Hlboké, pri rýchlosti cca 40 km/h v koľajisku spozoroval súvislú vodnú plochu, preto ihneď použil rýchločinné brzdenie. Po zastavení rušňovodič zistil, že došlo k vykoľajeniu štyroch ŽKV súpravy vlaku. Túto skutočnosť oznámil rádiovou stanicou dispečerovi do ŽST Jablonica, požiadal dispečera o vypnutie napätia v trakčnom vedení a oznámenie nehodovej udalosti (NU) do Strediska prevádzky Leopoldov.

Obhliadkou mesta NU bolo zistené, že čelo vlaku zastavilo v km 39,320. V dotknutom úseku sa trať nachádza v priamej. Na ľavom koľajnicovom páse v smere jazdy vlaku, v km 39,262 bola zistená stopa po šplhaní okolesníka na temeno koľajnice. Tento bod bol stanovený ako bod "0". Stopa šplhania okolesníka mala dĺžku 2 metre, pričom došlo k prepadnutiu kolies prvého podvozku vedúceho elektrického vozňa vľavo v smere jazdy vlaku. Ďalej vlak pokračoval vo vykoľajenom stave na dráhe o dĺžke 58 metrov. Po zastavení vlaku bol vykoľajený prvý podvozok vedúceho elektrického vozňa 40 cm vľavo, druhý podvozok 50-60 cm vpravo od koľajnicových pásov. Prvý vložený vozeň bol vykoľajený všetkými štyrmi osami vpravo v smere jazdy vlaku, kolesá predného podvozku boli 50 a 70 cm od koľajnicového pásu, kolesá druhého podvozku sa nachádzali tesne vedľa koľajnicového pásu. Druhý vložený vozeň bol taktiež vykoľajený všetkými štyrmi osami vpravo v smere jazdy vlaku. Kolesá prvého podvozku boli 70 a 60 cm od koľaj. pásu, kolesá zadného podvozku boli tesne vedľa koľajnicového pásu. Tretí vložený vozeň bol vykoľajený predným podvozkom vpravo v smere jazdy vlaku. Kolesá sa nachádzali tesne vedľa koľajnicových pásov. Prvé kolesá zadných podvozkov prvého a druhého vloženého vozňa a predného podvozku tretieho vozňa sa nachádzali ešte na temene koľajnicových pásov.

Počas obhliadky miesta NU bolo zistené, že následkom vystúpenia rieky Myjava zo svojho koryta došlo k zaplaveniu koľajiska nákladíšťa a zastávky Hlboké. V km 39,270 - 39,315 (v dĺžke 45 metrov), medzi koľajou č. 1 a 2, a v koľaji č. 1 došlo k vyplaveniu pláne železničného spodku a štrkového lôžka spod koľajového roštu, následkom čoho došlo k deformácii geometrickej polohy koľaje č. 1. V tomto úseku došlo k obnaženiu základových pätiiek osvetľovacích stožiarov č. 6 a 7 a k odplaveniu betónových žľabov káblov zabezpečovacieho zariadenia. Následkom deformácie koľajového roštu došlo k úplnému odtrhnutiu betónových podvalov od koľajnicových pásov v počte cca 20 ks. V km 39,265 až 39,275 (na dĺžke 10 metrov) v koľaji č. 1 bol z podkladníc vyklopený ľavý koľajnicový pás hlavou smerom von z koľaje. Od km 39,265 až po miesto zastavenia vlaku, t. j. po km 39,320 (na dĺžke 55 metrov) došlo k smerovej deformácii geometrickej polohy koľaje. Počas obhliadky miesta NU boli zistené ďalšie výmole pláne železničného spodku a štrkového lôžka, a to medzi koľajou č. 1 a 2 v km 39,350 - 39,410 (na dĺžke 60 metrov). Základové pätky osvetľovacích stožiarov č. 11 a 12 a betónové žľaby káblov zabezpečovacieho zariadenia boli obnažené. Táto časť koľajiska bola ešte pred čelom vykoľajeného vlaku.

Počasie pri nehodovej udalosti: teplota +2 stupne Celzia, jasno, viditeľnosť dobrá.

b) Príčinou nehodovej udalosti v železničnej prevádzke je deformácia geometrickej polohy koľaje následkom odplavenia pláne železničného spodku a štrkového lôžka.

c) Následkom nehodovej udalosti nedošlo k usmrteniu ani zraneniu osôb. Došlo k vykoľajeniu a k poškodeniu jedného hnacieho vozidla a troch vozňov Sv 2692. Okrem menších poškodených

a chýbajúcich súčastí na HDV 560 015-0 boli poškodené súčasti prevodoviek a pohonu, došlo k deformácii krytov na spodku vozidla, brzdovej sústavy, zmetáku, k poškodeniu nápravových uzemňovačov, nárazníkov zadného čela a zberača. Na vložených vozňoch boli tiež poškodené súčasti spodku a pojazdu, okrem toho na vozni 060 025-4 nárazníky predného čela, návalok prechodu a prechodový mostík, schodíky, zásuvka vlakového kúrenia a ťahadlové ústrojenstvo. Pri vozni 060 023-9 tiež nárazníky, návalok prechodu a deformácia čela skrine a priečnej výztuhy skrine nad 2.osou, pri vozni 06030-4 poškodený nárazník a návalok prechodu. HDV a prvé dva vložené vozne mali aj poškodené okolesníky s nutnou opravou jazdného profilu dvojkoľesí sústružením.

Pri NU došlo k poškodeniu železničného zvršku a spodku, zabezpečovacieho, energetického a elektrotechnického zariadenia.

Následkom NU bola prerušená železničná prevádzka medzi ŽST Jablonica – Senica. Preprava cestujúcich od času vzniku NU medzi ŽST Jablonica - Senica bola zabezpečená náhradnou autobusovou dopravou, až do 5.4.2006 do 14.30 h. Dňa 30.3.2006 bol odrieknutý vlak 2651 v úseku Senica - Jablonica bez náhrady. Bolo zmeškaných 139 osobných vlakov ZSSK o 1412 minút. Nákladná doprava bola v úseku Jablonica – Senica odrieknutá bez náhrady.

Výška škody a jej rozdelenie:

Železnice Slovenskej republiky, Oblastné riaditeľstvo Trnava, Atrakčný obvod Trnava:

- náhradná autobusová preprava.....117 161,- Sk
- poškodený železničný zvršok a spodok 800 000,- Sk
- poškodené zariadenia OZT 10 000,- Sk
- poškodené zariadenia EE 3 443,- Sk

Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.

- poškodený elektrický vozeň 289 250,- Sk
- poškodené prípojné vozne 515 775,- Sk

Železničná spoločnosť Cargo SLOVAKIA, a.s.

- použitie NPP a NŽJ 666 170,- Sk.

ŽSR a ZSSK CARGO si vyhradzuje právo na úpravu výšky škody po vykonaní opravy železničného zvršku a spodku a koľajových vozidiel.

Celková škoda pri nehodovej udalosti 2 401 799,- Sk.

d) Vyšetrovaním nehodovej udalosti v železničnej prevádzke bolo zistené, že ju nezavinili zamestnanci ŽSR, ani dopravcu.

e) Na odstránenie následkov nehodovej udalosti boli použité nehodové pomocné prostriedky a nehodová žeriavová jednotka ZSSK CARGO, SRT Bratislava východ a ich práca zodpovedala rozsahu následkov nehodových udalostí.

Poškodený železničný zvršok a spodok, zariadenia zabezpečovacej techniky, energetiky a elektrotechniky boli uvedené do pôvodného stavu zamestnancami ÚŽI RRP Žilina, SMÚ ŽTS Trnava, SMÚ OZT ZT Leopoldov, SMÚ EE Trnava.

f) Vyšetrovaním nehodovej udalosti v železničnej prevádzke neboli zistení zamestnanci ŽSR ani dopravcu, ktorí by svojím konaním zabránili jej vzniku.

g) Vzhľadom k tomu, že NU vznikla nepredvídateľnou situáciou následkom živelnnej pohromy, opatrenia sa nenavrhujú prijať.

h) Náhrada škody: ZSSK Slovensko, a.s. resp. ZSSK CARGO Slovakia, a.s. si uplatnia náhradu vzniknutej škody podľa platných právnych noriem, predpisov a nariadení v zmysle zmlúv.

Termín: v stanovenom čase.

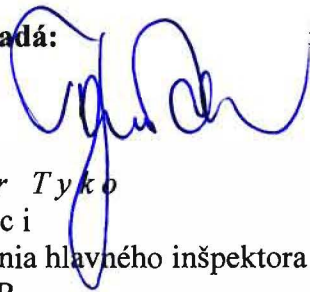
i) Odmeny za pohotovosť a obetavosť na zníženie následkov neprijímam.

- j) Na zamedzenie vzniku obdobnej nehodovej udalosti neprijímam žiadne opatrenia.
k) Opatrenia pre GR ŽSR sa nenavrhujú prijať.
l) Opatrenia neboli prijaté.
m) Nehodovú udalosť **uzatváram** na „**cudzí vplyv**“.
n) Zoznam zamestnancov, ktorí sa zúčastnili zhodnotenia nehodovej udalosti tvorí prílohu vyšetrovacieho spisu.

Nehodovú udalosť v železničnej prevádzke objasňuje ŽP, Oddelenie Kúty.

Oboznamovať sa s osobnými údajmi uvedenými v „Rozhodnutí“ môžu iba určené oprávnené osoby, ktoré sú povinné v súlade so Zákonom NR SR č. 428/2002 Z. z. dodržiavať ochranu osobných údajov.

Predkladá:


Peter Tyko
vedúci
Oddelenia hlavného inšpektora BŽD
GR ŽSR

V Bratislave, dňa 12.5.2006


.....
Ing. Jozef Molko
riadiťel
Odboru bezpečnosti a inšpekcie
GR ŽSR

Rozdeľovník:

1. ÚRŽD Bratislava, ✓
2. ŽSR, ÚIVP Bratislava, ✓
3. ŽSR, GR - O 410, ✓
4. ŽSR, GR - O 430, ✓
5. ŽSR, GR - O 440, ✓
6. ŽSR, OR Trnava, ✓
7. ŽSR, ŽST Jablonica, ✓
8. Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s. - Odbor kontroly a inšpekcie, ✓
9. Železničná spoločnosť Slovensko, a.s., Sekcia kontroly procesov prevádzky, ✓
10. ŽP, Oddelenie Kúty, ✓
11. SBI Zvolen, Žilina, Košice.