

## **Záverečná správa z vyšetrovania**

**Incidentu kategórie C 4 – prejdenie návěsti zakazujúcej jazdu, ku ktorému došlo počas chodu vlaku R 763 ZSSK, v NŽST Krompachy, na koľaji č. 1 v km 143,936, dňa 08.01.2018 o 06:16 h,**

**Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky**

## Správa o výsledkoch vyšetrovania príčin a okolností vzniku nehody

### Súhrn

Kategória nehodovej udalosti:	incident kategórie C 4
Dátum a čas udalosti:	08.01.2018, 06:16 hod
Popis udalosti:	nerešpektovanie určeného miesta zastavenia a nezastavenie vlaku na určenom mieste na výstup a nástup cestujúcich
Miesto udalosti:	v NŽST Krompachy, na 1. koľaji v km 143,936
Zúčastnení:	ŽSR (manažér infraštruktúry), dopravca Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. (ZSSK)
Následky:	len meškanie vlakov
Bezprostredné príčiny udalosti:	nerešpektovanie určeného miesta zastavenia a pobytu v stanici na nástup a výstup cestujúcich
Príčiny súvisiace s odbornými znalosťami, postupmi a údržbou:	Neboli zistené
Príčiny súvisiace s podmienkami právneho rámca a systémom riadenia bezpečnosti:	Neboli zistené
Bezpečnostné odporúčania:	Dopravný úrad preskúma ako ZSSK zabezpečuje oboznámenie sa personálu s pomôckami GVD a predpismi a ako efektívne ich kontroluje

MINISTERSTVO DOPRAVY A VÝSTAVBY SLOVENSKEJ REPUBLIKY

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

Sekcia železničnej dopravy a dráh

Číslo: 10586/2018/SŽDD/13036

V Bratislave dňa 14.2.2018

Vec: Záverečná správa z vyšetrovania

Stupeň dôvernosti: CH

**Záverečná správa z vyšetrovania**

incidentu kategórie C 4 – prejedenie návěsti zakazujúcej jazdu, ku ktorému došlo počas chodu vlaku R 763 ZSSK, v NŽST Krompachy, na koľaji č. 1 v km 143,936, dňa 08.01.2018 o 06:16 h.

**I. Súhrn**

08.01.2018 o 06:16 h počas chodu vlaku R 763 ZSSK v NŽST Krompachy, na koľaji č. 1, v km 143,936, prišlo k vzniku incidentu kategórie C 4 – nezastavenie vlaku R 763 ZSSK na mieste určenom pre výstup a nástup cestujúcich; nebola vyčíslená žiadna škoda, avšak prišlo k zmeškaniu 2 vlakov osobnej dopravy dopravcu ZSSK o 21 min. Vznik incidentu spôsobila nepozornosť rušňovodiča (nevykonaná oprava v ZCP č. 105) a nezastavenie vlaku R 763 ZSSK v NŽST Krompachy na mieste určenom pre výstup a nástup cestujúcich.

**II. Údaje týkajúce sa nehody**

**1. Incident**

**a) Dátum, presný čas a miesto incidentu**

8.01.2018 o 06:16 h, železničná trať 105A Košice - Kľačany, v NŽST Krompachy, na koľaji č. 1, v km 143,936.

**b) Popis incidentu a miesta vrátane nasadenia záchranných a havarijných služieb**

8.01.2018 o 05:57 h vlak R 763 ZSSK po riadnej výprave včas odišiel zo ŽST Spišská Nová Ves smerom do NŽST Krompachy; chod vlaku až po vznik incidentu prebiehal bez nedostatkov a mimoriadností. Pri vchode vlaku do NŽST Krompachy na koľaj č. 1 svietila na vchodovom návěstidle S návěst 2, Výstraha; rušňovodič upravoval chod vlaku podľa návěsti a pri prechode okolo nástupišťa č. 1 videl na nástupišti stáť cestujúcich. Pohľadom skontroloval svoj ZCP č. 105, kde bolo uvedené, že cez NŽST Krompachy vlak prechodí. Keďže sa následne na odchodovom návěstidle S1 rozsvietila návěst 3, Voľno, chcel pokračovať s vlakom smer Margecany; avšak po prechode okolo nástupišťa zaregistroval únik vzduchu a následne došlo k zastaveniu vlaku, spôsobeného použitím záchrannej brzdy vlakvedúcim vlakom. Ten si všimol, že vlak pravidelne zastavujúci podľa ZCP č. 105 v NŽST Krompachy nezastavuje. Vlak zastavil s koncom vlaku 520 metrov za koncom nástupišťa č. 1. Potom išiel vlakvedúci k rušňovodičovi s tým, že vlak R 763 ZSSK má pravidelný pobyt v NŽST Krompachy, preto použil záchrannú brzdú. Rušňovodič zistil, že nemal opravený pridelený ZCP č. 105; po telefonickom dohovore s výpravcom dostali súhlas na návrat vlaku k nástupišťu č. 1 NŽST Krompachy, kde bol rušňovodič podrobený orientačnej detalkolovej skúške s výsledkom negatív, ktorú vykonal výpravca NŽST Krompachy. Potom prišiel na stanovište HKV vlakvedúci vlaku a po výstupe a nástupe cestujúcich a po súhlase príslušných zamestnancov dopravcu ZSSK a manažéra infraštruktúry ŽSR bol vlak riadne vypravený v čase 06:34 h, so zmeškaním 19 minút. Po príchode vlaku do ŽST Košice bol rušňovodič podrobený detalkolovej skúške príslušníkom oddelenia ŽP PZ Košice s výsledkom negatív.

**c) Rozhodnutie o vykonaní vyšetrovania incidentu, zloženie tímu a vykonanie vyšetrovania incidentu**

V zmysle predpisu ŽSR Z 17 a zákona č. 513/2009 Z.z. o dráhach generálny riaditeľ sekcie železničnej dopravy a dráh Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky (ďalej „ministerstvo“), Ing. J. F., určil na vyšetrovanie nehody vyšetrovateľa ministerstva Ing. M.S. ŽSR určili na zisťovanie príčin nehody hlavného inšpektora bezpečnosti železničnej dopravy (HIBŽD) p. J.L. Dopravca ZSSK na spoločné zisťovanie príčin vzniku incidentu určil IBŽD J.M. Vyšetrovanie sa vykonávalo od 8.01.2018 do 8.2.2018.

**2. Popis incidentu**

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

M.Č., rušňovodič, zamestnanec ZSSK.

**b) Vlaky a ich zloženie, vrátane evidenčných čísel zúčastnených vozidiel**

Dotknutý vlak R 763 ZSSK bol v zmysle ZCP č. 105, pravidelným vlakom osobnej dopravy, v pracovné dni na trati Poprad-Tatry – Košice, stanovenú rýchlosť v danom úseku Spišské Vlachy – Krompachy mal

120 km.h<sup>-1</sup> a potrebné brzdiace percentá mal 103 na trati najvyššie 111. 8.01.2018 bol vlak R 763 ZSSK vezený HKV 91 56 6 163 108-4, mal spolu 10 koľajových vozidiel, 40 náprav, dĺžku 250,6 m, celkovú hmotnosť 534 t, brzdiacu hmotnosť 721 t a skutočné brzdiace percentá 135. K poškodeniu koľajových vozidiel a infraštruktúry ŽSR nedošlo.

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

Dotknuté miesto vzniku incidentu sa nachádzalo v km 143,936 dvojkoľajnej trate 1. kategórie Košice – Kľačany, normálneho rozchodu (1 435 mm), elektrifikovanej jednosmernou trakčnou prúdovou sústavou s napätím 3 kV, na koľaji č. 1 v NŽST Krompachy. Koľaj č. 1: je hlavná staničná koľaj vchodová, odchodová a prechodová pre všetky vlaky, užitočná dĺžka 686 m, ohraničená návestidlami S1 a L1, trakčné vedenie v celej dĺžke. Koľaj č. 1 je vedená od km 144,461 do km 144,145 v pravotočivom oblúku s polomerom 1 004,75 m, od km 144,145 do km 143,243 vedená v priamej. Sklonové pomery: od km 144,303 do km 143,701 klesala 2,98 ‰, od km 143,701 do km 143,243 klesala 1,94 ‰ v smere jazdy vlaku, podvaly betónové SB8 s rozdelením „d“, koľajnice boli tvaru R65. V stanici zriadené 4 vyvýšené nástupištia pre nástup a výstup cestujúcich. Pri koľaji č. 1 nástupište „Tischer“ so spevnenou nástupnou hranou v dĺžke 294 m, začiatok nástupišťa v km 143,936, koniec nástupišťa 144,230. V NŽST Krompachy je SZZ 3. kategórie – reléové ZZ cestového systému, so svetelnými návestidlami, s rýchlostnou návestnou sústavou. Pre vchody z nesprávnej koľaje boli zriadené vchodové návestidlá 1L a 2S so samostatnými predzvest'ami Pr1L a Pr2S. Popis a obsluha zariadenia sa vykonávala v zmysle predpisu ŽSR D 101/T 101 a Miestnych odchýlok od platných predpisov na obsluhu zabezpečovacích zariadení, ktoré boli uložené v prílohe č. 4 PP. Traťová rýchlosť v mieste incidentu v zmysle TTP 105A bola 100 km.h<sup>-1</sup>, zábrzdna vzdialenosť 1 000 metrov.

**d) Komunikačné prostriedky**

Irrelevantné.

**e) Práce vykonané na mieste incidentu alebo v jeho blízkosti**

Neboli vykonávané v čase jeho vzniku opravné ani udržiavacie práce.

**f) Spustenie núdzového plánu železnice s nadväzným reťazcom udalostí**

Incidentu ohlásil výpravca NŽST Krompachy M.M kontrolnému dispečerovi ŽSR OR a postupne boli oboznámení ďalší zamestnanci a MDV. Súhlas na jazdu vlaku do ŽST Košice udelil HIBŽD ŽSR po dohode s IBŽD ZSSK v čase o 06:30 h. Vlak z NŽST Krompachy odišiel v čase 06:34 h so zmeškaním 19 minút.

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

Nebolo potrebné spustiť plán vyrozumievania záchranných a zdravotných služieb. Oddelenie ŽP PZ Košice vyrozumel telefonicky regionálny dispečer ZSSK o 06:30 h.

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

Irrelevantné.

**3. Mŕtvi, zranení a materiálne škody v členení podľa článkov 35 až 39 predpisu ŽSR Z 17**

Nedošlo k zraneniu ani usmrteniu zamestnancov ŽSR, dopravcu, cestujúcich a iných osôb, poškodeniu infraštruktúry v správe ŽSR ani koľajových vozidiel a zariadení dopravcov. Meškanie 2 vlakov osobnej dopravy: R 763 ZSSK + 19 min a Os 7807 ZSSK + 2 min. ŽSR, dopravca a iné strany v zmysle článku 37 až 41 predpisu ŽSR Z 17 škodu nevyčíslili. Celospoločenské náklady v dôsledku incidentu v zmysle prílohy 8 zákona č. 513/2009 Z. z. vzniknuté zmeškaním 2 vlakov osobnej dopravy neboli vyčíslené. Poškodené strany si uplatnia skutočnú škodu vzniknutú pri tomto incidente podľa platných právnych noriem, nariadení a predpisov.

**4. Vonkajšie okolnosti: počasie a geografické údaje**

Počas incidentu bolo oblačno, teplota +3 °C, viditeľnosť obmedzená nočnou dobou. Miesto incidentu sa nachádzalo v priamom úseku, výhľad rušňovodiča nebol ničím obmedzený.

### III. Zistené skutočnosti

**1. Súhrn výpovedí**

**a) Železniční zamestnanci, vrátane dodávateľov**

**Rušňovodič M.Č.**, v zápise so zamestnancom o.i. uviedol, že v ŽST Poprad-Tatry prevzal HKV 91 56 6 163 108-4, ktoré bolo v prevádzkyschopnom stave. bola vykonaná JSB bez zistených nedostatkov, ktorú vykonal kolega rušňovodič M.H. Po odchode a rozjazde vlaku rušňovodič overil účinok brzdy vlaku, ktorá bola v poriadku, tak s vlakom pokračoval v jazde bez nedostatkov a mimoriadnosti. Do NŽST Krompachy vchádzal na návesť „Výstraha“ vchodového návestidla S, pri prechode okolo nástupišťa č. 1 videl cestujúcich stáť na nástupišti, tak skontroloval ZCP č. 105, kde bolo uvedené, že cez NŽST Krompachy je prechod a keďže na odchodovom návestidle sa zmenila návesť zakazujúca jazdu na návesť 3,

Voľno pokračoval v ďalšom chode, potom zistil únik vzduchu a následne došlo k zastaveniu vlaku cca 500 metrov celou súpravou za nástupišťom a odchodovým návěstidlom. Po zastavení ho vlakvedúci upozornil, že vlak R 763 ZSSK má pobyt v stanici Krompachy, preto použil záchrannú brzdu vo vozni. Vtedy rušňovodič zistil, že nemá opravený ZCP č. 105. Od výpravcu dostali súhlas na návrat s vlakom k nástupišťu č. 1, kde sa podrobil orientačnej skúške na alkohol s výsledkom negatív, ktorú vykonal výpravca. Na stanovište HKV prišiel vlakvedúci vlaku J.G. a po výstupe a nástupe cestujúcich a výprave pokračovali do ŽST Košice, kde príslušníci ŽP PZ podrobili rušňovodiča detailkovej skúške s výsledkom negatív. Rušňovodič M.Č. uviedol, že brzda vlaku bola v čase incidentu v poriadku a že nezastavil v NŽST Krompachy keďže nemal opravený ZCP č. 105, a si bol vedomý toho, že vlak má v NŽST Krompachy prechod. Je si vedomý toho, že svojím konaním zapríčinil vznik incidentu kategórie C 4, porušením predpisových ustanovení predpisu ŽSR Z 1 čl. 912, čl. 913 a predpisu ZSSK V 2 čl. 19, písm. q).

**b) Ostatní svedkovia**

Neboli zistení.

**2. Systém riadenia bezpečnosti**

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

Chod vlakov v mieste incidentu sa riadil predpisom ŽSR Z 1 a platnými ZCP a TTP.

**b) Požiadavky na personál a uplatňovanie týchto požiadaviek**

**Rušňovodič M.Č.** mal v čase vzniku incidentu platnú LP, zmyslovú skupinu 1, psychologické vyšetrenie vykonané 03.06.2009 bez obmedzenia, OS č. 24 pre funkciu rušňovodič kategórie B1 (M, E, ES). V čase platnosti OS mal plnopočetnú účasť na PŠ, poslednú dňa 07.11.2017. V čase vzniku incidentu splňal požiadavky pre výkon uvedenej funkcie v zmysle platnej legislatívy a predpisových ustanovení.

**c) Obvyklé postupy interných kontrol a auditov a ich výsledky**

U **rušňovodiča M.Č.** posledná kontrola výkonu činnosti pred vznikom incidentu bola vykonaná rušňovodičom inštruktorom J.S. dňa 07.12.2017 s výsledkom bez nedostatkov.

**d) Rozhrania medzi rôznymi užívateľmi infraštruktúry**

Len jeden užívateľ infraštruktúry bol účastníkom incidentu.

**3. Predpisy a pravidlá**

**a) Príslušné právne predpisy a pravidlá Európskej únie a vnútroštátne predpisy a pravidlá**

**Zákon č. 514/2009 Z. z.:**

- § 16, odsek (3), písmeno a), v ktorom sa hovorilo o povinnosti každého zachovávať opatrnosť primeranú povahe prevádzky na dráhe, starať sa o svoju bezpečnosť a zdržať sa všetkého, čo by mohlo ohroziť život, alebo zdravie, alebo obmedziť prevádzku dráhy, alebo dopravu na dráhe.

**b) Ostatné predpisy ako sú prevádzkové predpisy, miestne predpisy, požiadavky na personál, predpisy týkajúce sa údržby a platné normy**

**Predpis ŽSR Z 1:**

- článok 912 kde bolo uvedené, že vlak zastaví v stanici pred miestom ukončenia vlakovej cesty, resp. na vopred určenom alebo označenom mieste;
- článok 913 kde bolo uvedené, že vlak zastavujúci pre výstup a nástup cestujúcich musí zastaviť pri nástupišti tak, aby podľa možnosti všetky vozne určené na ich prepravu stáli pri nástupišti;

**ZCP č. 105**, s. č. 90, vlak R 763 ZSSK bol v NŽST Krompachy vlakom pravidelne zastavujúcim v pracovné dni.

**Predpis ZSSK V 2:**

- článok 7, kde bolo uvedené, že všetky pridelené predpisy, ZCP a TTP musí mať včas opravené,
- článok 8, písmeno k), kde bolo uvedené, že rušňovodič musí mať v službe aktuálne ZCP a TTP k prideleným ZCP pre príslušnú trať,
- článok 19, písmeno q), kde bolo uvedené, že rušňovodič je povinný viesť vlak podľa údajov ZCP a TTP.

**4. Funkcie vozidiel a technických zariadení**

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

Chod vlaku bola zabezpečená v zmysle predpisu ŽSR Z 1, kapitola XXIII.

**b) Infraštruktúra**

R 763 ZSSK prechádzal po koľaji, na ktorej boli vykonávané pravidelné prehliadky. Po incidente neboli vzhľadom na jeho charakter zariadenia infraštruktúry prehliadnuté a premerané. Záznamové zariadenie nebolo vybudované.

**c) Komunikačné vybavenie**

Nezistovalo sa.

**d) Vozidlá vrátane registrácie z automatického zariadenia na záznam údajov**

HKV 91 56 6 **163 108-4** dopravcu ZSSK bolo vybavené elektronickým rýchlomerom MIREL RM1. Rozborom dát rýchlomera bolo zistené: v čase o 05:57:20 h bol zaznamenaný odchod vlaku R 763 ZSSK zo ŽST Spišská Nová Ves. Po odchode zo stanice a prejení dráhy 11 137 metrov dosiahol vlak v čase o 06:04:53 h maximálnu rýchlosť vo vyhodnocovanom úseku  $110 \text{ km.h}^{-1}$  a bola udržiavaná v rozmedzí rýchlosti  $110 - 100 \text{ km.h}^{-1}$  na dráhe 8 045 metrov do času 06:15:34 h, kde došlo k zaznamenaní zmeny tlaku vzduchu v hlavnom potrubí na 4,3 bar a zníženiu rýchlosti na 28 km. Nato v čase o 06:16:30 h došlo k zmene tlaku vzduchu v hlavnom potrubí na 4,8 bar a k zvýšeniu rýchlosti na 64 km. V čase o 06:16:31 h došlo k zaznamenaní ďalšieho zníženia tlaku vzduchu v hlavnom potrubí na hodnotu 4,8; 4,4; 4,2; 3,2 bar použitím záchranej brzdy vo vozni. Vlak zastavil v čase o 06:16:45 h a celková brzdná dráha od zaregistrovania prvého poklesu tlaku vzduchu až do úplného zastavenia predstavovala 170 metrov. V čase o 06:25:53 h došlo k cúvaniu vlaku do stanice na dráhe 767 metrov. Obsluha tlačidla bdelosti bola vykonávaná v zmysle predpisu ZSSK V 8. V kontrolovanom úseku trate nebola prekročená najvyššia dovolená rýchlosť vlaku. HKV 91 56 6 **163 108-4** malo platnú technickú kontrolu podľa Vyhlášky č. 351/2010 Z. z., vykonanú 04.11.2017.

## 5. Dokumentácia o systéme prevádzky

### a) Opatrenia prijaté personálom pri riadení dopravy a signalizácii

Neboli prijímané opatrenia na riadenie dopravy pre mimoriadnosti pred incidentom.

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

Nebola zaznamenaná.

### c) Opatrenia prijaté na ochranu a zabezpečenie miesta incidentu

Miesto incidentu nebolo vzhľadom na charakter incidentu potrebné zabezpečiť.

## 6. Rozhranie človek – stroj (zariadenie) – organizácia

### a) Pracovný čas zúčastneného personálu

Rušňovodič M.Č. v čase vzniku incidentu bol v zmene 11 hodín a 21 minút.

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

Rušňovodič M.Č sa podrobil vyšetreniu na zistenie prítomnosti alkoholu dychovou skúškou prístrojom s výsledkom negatív príslušníkmi ŽP PZ Košice.

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

Neboli zistené žiadne okolnosti, ktoré by ovplyvnili udalosť.

## 7. Predchádzajúce udalosti podobného charakteru

Za posledných 12 mesiacov v NŽST Krompachy nebol podobný incident.

## IV. Analýzy a závery

### 1. Záverečný popis reťazca vývoja incidentu, vypracovanie záverov o incidente, založených na skutočnostiach uvedených v bode III

#### a) Priame a bezprostredné príčiny incidentu, vrátane ovplyvňujúcich faktorov súvisiacich s konaním zúčastnených osôb alebo so stavom vozidiel alebo technických zariadení

Vzniku incidentu spôsobil rušňovodič nevykonaním opravy ZCP č. 105) a nezastavením vlaku R 763 ZSSK v NŽST Krompachy na mieste určenom pre výstup a nástup cestujúcich, nepozornosť rušňovodiča.

#### b) Príčiny súvisiace s odbornými znalosťami, postupmi a údržbou

Neboli zistené.

#### c) Hlavné príčiny súvisiace s podmienkami právneho rámca a systémom riadenia bezpečnosti

Neboli zistené.

## 2. Diskusia

Nebola.

## 3. Závery

**Incident zapríčinilo nezastavenie** s vlakom R 763 ZSSK v NŽST Krompachy, v ktorej mal vlak zastavenie určené ZCP. Takto bolo porušené ustanovenie predpisu ŽSR Z 1 článku 913 a predpisu ZSSK V 2 článku 19, písmeno q).

### 4. Zoznam opatrení vykonaných alebo prijatých na základe incidentu s určením zodpovednosti a termínov odstránenia a ohlásenia splnenia uložených úloh

#### a) Opatrenia prijaté oprávneným zamestnancom voči vinníkom

Tvorí prílohu tejto správy.

#### b) Opatrenia prijaté oprávneným zamestnancom, aby sa incidenty neopakovali

Tvorí prílohu tejto správy.

**5. Nedostatky a opomenutia zistené počas zisťovania príčin vzniku incidentu, ktoré však nie sú dôležité na určenie príčiny (vrátane prijatých opatrení)**

Neboli zistené.

**V. Bezpečnostné odporúčania a závery:**

- a) Dopravný úrad, ako Národný bezpečnostný orgán, preskúma ako ZSSK a prípadne ďalší relevantní dopravcovia zabezpečujú oboznámenie rušňovodičov a ostatných členov vlakového personálu so zmenami zošitového cestovného poriadku a ostatných pomôcok grafikonu vlakovkej dopravy a relevantných predpisov; ako sú vykonávané kontroly u rušňovodičov aj v tejto oblasti a koľko kontrol s akým výsledkom bolo u ZSSK vykonaných v roku 2017
- b) Ohlásenie zistení ako aj prijaté opatrenia nahlásiť na MDV SR do 31.7.2018
- c) Incident je predmetom objasňovania oddelenia ŽP PZ Košice.

Oboznamovať sa s osobnými údajmi uvedenými v „Správe“ môžu iba určené oprávnené osoby, ktoré sú povinné v súlade so Zákonom NR SR č. 122/2013 Z. z. z 30. apríla 2013 o Ochrane osobných údajov a o zmene a doplnení niektorých zákonov, dodržiavať ochranu osobných údajov.

Predkladá:

Ing. Mikuláš Sedlák

vyšetrovateľ MDV SR

Ing. Ján Farkaš

generálny riaditeľ sekcie

**Rozdeľovník:**

Železnice Slovenskej republiky

Klemensova 8

813 61 Bratislava

Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.

Rožňavská 1

832 72 Bratislava 3

Dopravný úrad

Divízia dráh a dopravy na dráhach

Letisko M.R. Štefánika

823 05 Bratislava

### **Zoznam skratiek:**

BŽD – bezpečnosť železničnej dopravy  
EP – elektronická pošta  
GR – Generálne riaditeľstvo  
HIBŽD – hlavný inšpektor bezpečnosti železničnej dopravy  
HKV – hnacie koľajové vozidlo  
IBŽD – inšpektor bezpečnosti železničnej dopravy  
JSB – jednoduchá skúška brzdy  
KE - Košice  
LP – lekárska prehliadka  
MDV SR - Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky  
NŽST – nesamostatná železničná stanica  
OR – Oblastné riaditeľstvo  
ORD – oddelenie riadenia dopravy  
OS – odborná skúška  
Os – osobný vlak  
SZZ – staničné zabezpečovacie zariadenie  
PP – Prevádzkový poriadok  
R - rýchlik  
SBI – Stredisko bezpečnosti a inšpekcie  
SR – Slovenská republika  
TTP – Tabuľky traťových pomerov  
ÚS – Účelové stredisko  
VKD – vedúci kontrolór dopravy  
ZCP – Zošitový cestovný poriadok  
Z. z. - Zbierka zákonov  
ZZ – zabezpečovacie zariadenie  
ŽP PZ – oddelenie železničnej polície Policajného zboru  
ZSSK – Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.  
ŽSR – Železnice Slovenskej republiky  
ŽST – železničná stanica

### **Zoznam skratiek použitých právnych predpisov, noriem a interných predpisov:**

Zákon č. 122/2013 Z. z. – Zákon NR SR č. 122/2013 Z. z. z 30. apríla 2013 o ochrane osobných údajov a o zmene a doplnení niektorých zákonov, v platnom znení. Zákon č. 8/2009 Z. z. – Zákon NR SR č. 8/2009 Z. z. z 3. decembra 2008 o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov, v platnom znení. Zákon č. 513/2009 Z.z. – Zákon NR SR č. 513/2009 z 28. októbra 2009 o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov, v platnom znení. Zákon č. 372/1990 Zb. – Zákon Slovenskej národnej rady č. 372/1990 z 28. augusta 1990 o priestupkoch, v platnom znení. Vyhláška č. 351/2010 Z. z. – Vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 351/2010 Z. z. z 19. augusta 2010 o dopravnom poriadku dráh, v platnom znení. ŽSR Z 1 – predpis manažéra infraštruktúry ŽSR Z 1 Pravidlá železničnej prevádzky – bezpečnostný predpis v železničnej doprave v Slovenskej republike, v platnom znení. ŽSR Z 17 – predpis manažéra infraštruktúry ŽSR Z 17 Nehody a mimoriadne udalosti – bezpečnostný predpis v železničnej doprave v Slovenskej republike, v platnom znení. ŽSR Z 12 – predpis manažéra infraštruktúry ŽSR Z 12 Železničné priecestia a priechody, v platnom znení.