



Záverečná správa z vyšetrovania

**vážnej nehody kategórie A 5 v ŽST Nové Mesto nad Váhom, ku ktorej
došlo dňa 17. 12. 2011 o 19:11 hod**

**Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho
rozvoja Slovenskej republiky**

Správa o výsledkoch vyšetrovania príčin a okolností vzniku nehody

Súhrn

Kategória nehody:	vážna nehoda
Dátum a čas udalosti:	17.12. 2011, 19:11 hod
Popis udalosti:	smrteľný úraz osoby spôsobený pohybom železničného vozidlá
Miesto udalosti:	ŽST Nové Mesto nad Váhom na výhybke č. 15, v km 99,770
Zúčastnení:	ŽSR (manažér infraštruktúry) ZSSK (dopravca vlaku R 705) Cestujúci vlaku R 705
Následky:	smrteľnému úrazu cestujúceho vlaku R 705 ZSSK náklady vzniknuté z dôvodu zmeškania 2 osobných vlakov boli vyčíslené na sumu 85,21 €.
Bezprostredné príčiny udalosti:	Cudzia osoba, tým že, jej správanie sa počas dopravy na dráhe nebolo primerané povahe prevádzky dráhy pre zachovanie jej bezpečnosti
Príčiny súvisiace s odbornými znalosťami, postupmi a údržbou:	nezistené chýbajúce vnútorné nápisy označujúce koncové polohy uzáveru na bočných dverách vo vnútri vozňa a neblokované dverí a ich polepenie
Príčiny súvisiace s podmienkami právneho rámca a systémom riadenia bezpečnosti:	funkcia blokovania kľučky nástupných dverí bola nefunkčná
Bezpečnostné odporúčania:	pre ZSSK prijať opatrenia, v rámci daných možností, na kontrolu funkčnosti blokovania a zatvárania dverí vozňov rady „B“, ako aj polepenie informačnými a upozorňujúcimi nálepkami na vozňoch pre lepšiu bezpečnosť cestujúcich vo vlakoch.

Číslo: 10499/2012-SŽDD/z.15516

V Bratislave dňa 09. 03. 2012

Vec: Záverečná správa z vyšetrovania

Záverečná správa z vyšetrovania

o uzatvorení vážnej nehody kategórie A5 - úraz osoby spôsobený pohybom železničného vozidla, ku ktorej došlo dňa 17. 12. 2011 o 19:11 hod na trati č. 125 Púchov – Bratislava počas odchodu vlaku R 705 zo ŽST Nové Mesto nad Váhom na výhybke č. 15, v km 99,770. Správa je spracovaná v zmysle § 99 a prílohy 12 zákona č.513/2009 Z. z. o dráhach.

Súhrn

Dňa 17.12.2011 o 19:11 h, na trati č. 125 Púchov – Bratislava, došlo počas odchodu vlaku R 705 zo ŽST Nové Mesto nad Váhom na výhybke č. 15, v km 99,770, k vážnej nehode kategórie A 5 – úraz osoby spôsobený pohybom železničného vozidla. Pri nehode došlo k smrteľnému úrazu cestujúceho Lukáša Krampla, ktorý počas jazdy vlaku na odchodovom zhlaví smerom do ŽST Trenčín vypadol z nástupných dverí vozňa B 51 56 20-41 802 – 7, ktorý bol radený ako štvrtý za hnacím dráhovým vozidlom (HDV).

K inému smrteľnému úrazu, k ťažkému úrazu a ublíženiu na zdraví zamestnancov manažéra infraštruktúry, dopravcu a iných osôb nedošlo. Pri nehode nedošlo k poškodeniu železničných vozidiel, železničnej infraštruktúry, iných zariadení, k prerušeniu dopravy ani k zmeškaniu vlakov nákladnej dopravy. Došlo k zmeškaniu dvoch vlakov osobnej dopravy o 55 min.

Údaje týkajúce sa nehody

1. Nehoda:

a) Dátum, presný čas a miesto udalosti.

Dňa 17.12.2011 o 19:11 h, trať Puchov – Bratislava, odchodové zhlavie ŽST Nové Mesto nad Váhom, výhybka č. 15, km 99,770.

b) Popis udalosti a miesta vrátane nasadenia záchranných a havarijných služieb.

Po odchode vlaku R 705 z nástupišťa v ŽST Nové Mesto nad Váhom na odchodovom zhlaví došlo z nezistených dôvodov k otvoreniu ľavých zadných vstupných dverí v smere jazdy vlaku na štvrtom vozni radenom za vlakovým HDV a následne k vypadnutiu cestujúceho Lukáša Krampla z týchto dverí. Ihneď nato jeden z kamarátov Dominik Daniš bežal do najbližšieho kupé a zatiahol záchrannú brzdu. Vlak zastavil na odchodovom zhlaví, koncom vlaku na spojenej 5 a 6 výhybke. V čase, keď cestujúci Dominik Daniš zatiahol záchrannú brzdu vo vozni z ktorého vypadol Lukáš Krampl, došlo k úniku tlaku vzduchu v hlavnom potrubí súpravy vlaku R 705 a následne zastaveniu vlaku v čase o 19:10:58 h. Vypadnutá osoba sa našla pri výhybke č. 15 v ŽST Nové Mesto nad Váhom. Záchranná služba prišla na miesto nehody o 19:42h. Po príchode RZP Trenčín na miesto nehody MUDr. Mišáková pokračovala v resuscitácii zraneného, ktorá bola predtým vykonávaná spolucestujúcimi obeť a príslušníkmi ŽP. Počas prevozu do Nemocnice s poliklinikou (NsP) Nové Mesto Nad Váhom Lukáš Krampl následkom devastačných poranení podľahol.

Na odstraňovanie následkov nehody nebolo potrebné použiť nehodové pomocné prostriedky.

c) Rozhodnutie o vykonaní vyšetrovania vzniku NU, zloženie tímu a vykonanie vyšetrovania vzniku NU.

V zmysle ustanovení § 95 zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov vedúci vyšetrovateľ Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR po oznámení zo strany ŽSR o vzniku nehody, rozhodol o začatí vyšetrovania. Vyšetrovanie vykonával vyšetrovateľ Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, pričom pri vyšetrovaní boli využité aj zápisnice a dokumentácia poskytnutá zo strany dopravcu Železničnej spoločnosti Slovensko a.s..

Vyšetrovanie nehody sa vykonávalo v čase od 19. 12. 2011 do 27.02.2012.

Prehliadky a komisie vykonané na vozni B 51 56 20-41 802 – 7 pre zistenie príčiny vzniku nehody:

Dňa 04.01.2012, bola na vozni za účelom zistenia technického stavu vozňa B 51 56 20-41 802 – 7 vykonaná v zmysle predpisu ŽSR Z 17 komisionálna prehliadka na odstavnom koľajisku Bratislava.

Komisia (v zložení zástupcov MDVRR SR, ŽSR, ZSSK) pri zisťovaní príčin vypadnutia cestujúceho z predmetného vozňa dospela k týmto záverom:

- Komisia konštatuje že funkčnosť zatvárania a zaistenia nástupných dverí bola v poriadku, funkcia blokovania kľučky nástupných dverí bola nefunkčná.
- Komisia konštatuje že funkčnosť zaistenia vstupných dverí rozvorovým zámkom a funkčnosť vodítka zákrytu stúpačiek bola v poriadku. Pri kontrole úplnosti nápisov bolo zistené že na vstupných dverách chýba nápis označenia koncových polôh uzáveru dverí „Otvorené – Zatvorené“.

Záverečné konštatovanie komisie :

Komisia v závere konštatuje, že kontrolou nástupných dverí bolo zistené, že funkčnosť dverí, t.j. otváranie, zatváranie a zaistenie dverí bolo v poriadku. Taktiež bola v poriadku funkčnosť vodítka a zákrytu stúpačiek vstupných dverí. Z uvedeného vyplýva, že dráhové vozidlo bolo v takom technickom stave, ktoré zabezpečuje bezpečnosť cestujúcich pri dodržaní podmienok cestujúceho v zmysle Prepravného poriadku ZSSK. Dvere vozňa boli označené piktogramom č. 78 v zmysle RIC „Neotvárajte dokiaľ vlak nezastaví“.

Bolo zistené, že blokovanie dverí bolo nefunkčné počas simulovania pohybu vozňa, čím došlo k nespĺneniu ustanovenia predpisu RIC, bod 33 Dvere – Uzávěry dverí – Okná, v článku 33.1, ktorý hovorí, že „Všetky nástupné dvere musia byť vybavené blokovacím zariadením, aby sa zabránilo neúmyselnému otvoreniu nástupných dverí počas jazdy“. Tento stav bol spôsobený závadou v plošnom spoji (skrat na plošnom spoji).

Analýzou zistených skutočností možno konštatovať že v čase vzniku nehody blokovanie dverí nebolo komisionálne preskúšané, a to z dôvodu pochybenia zamestnancov ZSSK a ŽSR pri výkone služby. Títo zamestnanci dovolili aby vlak odišiel z miesta nehody bez súhlasu vyšetrovateľov. Následným zisťovaním stavu blokovania vstupných dverí vozňa B 51 56 20-41 802 – 7 bolo zistené že vozeň po nehode odišiel vlakom R 705 do ŽST Vrútky. Zo ŽST Vrútky pokračoval dňa 18.12.2011 vo vlaku R 705 do ŽST Bratislava, kde bolo zamestnancami ZSSK SPO Bratislava zistené nefunkčné blokovanie dverí. Toto bolo opravené a odskúšané. Vozeň bol zaradený do vlaku R 607 do ŽST Košice, kde v nočnej zmene 18/19.12.2011 pri kontrole blokovania dverí zistili že je funkčné. Dňa 27.12.2011 bol vozeň vyradený z prevádzky za účelom vykovania komisionálnej

prehliadky, ktorá sa konala dňa 04.01.2012, kde bolo opäť zistené nefunkčné blokovanie vstupných dverí – skrat v plošnom spoji.

2. Popis nehody:

a) Zúčastnení zamestnanci a dodávateľia ako aj ostatní účastníci a svedkovia.

Dominik Daniš, svedok, cestujúci,

Michal Maniak, svedok, cestujúci,

Eva Cisáriková, vlakvedúca, zamestnanec dopravcu ZSSK, SPS Žilina,

Vlasta Samsonová, sprievodca, zamestnanec dopravcu ZSSK, SPS Žilina,

Marek Ševela, rušňovodič, zamestnanec dopravcu ZSSK, SP T. Teplá,

Jozef Cigáň, regionálny dispečer, zamestnanec dopravcu ZSSK,

Rudolf Bott, ústredný dispečer, zamestnanec dopravcu ZSSK

Milan Jamrich, vonkajší výpravca ŽST Nové Mesto nad Váhom, zamestnanec ŽSR, OR Trnava

Marek Paulovič, dispozičný výpravca ŽST Nové Mesto nad Váhom, zamestnanec ŽSR, OR Trnava

Štefan Vician, dozorca výhybiek PSt.1, zamestnanec ŽSR, OR Trnava

Michal Zeman, elektromechanik, zamestnanec ZSSK, SPO Bratislava

Lubomír Juhás, vozňový inšpektor, zamestnanec ZSSK, SPO Bratislava

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

Pravidelný vlak osobnej dopravy R 705 idúci v čase vzniku nehody podľa platného grafikonu vlakovej dopravy (GVD) 2011/2012 – Zošitového cestovného poriadku (ZCP) 125 pozostával z HDV 362 016 - 8 patriaceho ZSSK, Stredisku prevádzky depa (SPD) Bratislava a šiestich osobných vozňov. Riadenie HDV 362 016 – 8 bolo vykonávané rušňovodičom Marekom Ševelom, zamestnancom ZSSK, Strediska prevádzky (SP) Trenčianska Teplá. Spreádzajúci personál tvorili vlakvedúca Eva Cisáriková a sprievodcovia Vlasta Samsonová, Mária Millová, zamestnanci ZSSK SPS Žilina.

Vlak mal 6 vozňov, 28 osí, 163,8 m, celkovú hmotnosť 359 t, potrebné brzdiace percento 101, skutočné brzdiace percento 115. Vlak išiel podľa Zošitového cestovného poriadku ZCP 125, str. 47. Vlak bol počas jazdy riadne označený príslušnými návesťami podľa predpisu ŽSR Z 1 – Pravidlá železničnej prevádzky.

Vozeň B 51 56 20-41 802 – 7 je štvornápravový osobný vozeň druhej triedy s desiatimi oddielmi pre cestujúcich a s postrannou chodbou. Je vybavený diaľkovým ovládaním a blokováním vstupných dverí. Vstupné dvere sú otočné dvojdielné, skladacie s pevným oknom, otvárajú smerom von. Vstupné dvere sú obojstranne ovládané kľúčkami. Po zatlačení kľučky smerom nadol (v zmysle piktogramu) dôjde k odisteniu zámku a dvere je možné otvoriť. Pri otváraní z vnútra vozňa je potrebné dbať na to, aby obsluhujúci stál mimo zákrytu stúpačiek, v opačnom prípade dvere nie je možné otvoriť. Dvere sa dajú uzamknúť z oboch strán pomocou dutého štvorhranného kľúča a z vnútornej strany jednotným zubovým kľúčom.

Vstupné dvere sú vybavené automatickým blokovacím zariadením, t.j. za jazdy sú vstupné dvere pri prekročení stanovenej rýchlosti vlaku automaticky blokované. Z generátora blokovania dverí, ktorý je poháňaný od dvojkoľesia dochádza k zvýšeniu napätia, ktoré aktivuje zaist'ovacie magnety v zámku dverí, ktoré zablokujú vnútornú kľučku otvárania dverí, čím je znemožnené otvoriť dvere z vnútra vozňa. V prípade nutnosti sa môže blokovanie vyradiť z činnosti tlačítkovým spínačom nachádzajúcim sa vedľa dverí po roztrhnutí plomby.

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

Miesto nehody sa nachádzalo vľavo vedľa výhybky č.15 v km 99,770 v smere jazdy vlaku

v priestore výhybiek žilinského zhlavia, so stúpaním 2,5 promile. Železničný zvršok je tvorený výhybkami typu UIC 60. Výhybka č.15 je jednoduchá výhybka, typu UIC 60, s uhlom odbočenia 1:14, polomerom oblúka 760 m, smer odbočenia je pravý, na betónových podvaloch. Výhybku je dovolené prechádzať rýchlosťou 100/80 km/h. Úsek trate v mieste nehody je dovolené prechádzať traťovou rýchlosťou 160 km/h v priamom smere po hlavných koľajach, z koľaje č.4 obmedzenou rýchlosťou návesťou hlavného návestidla na 80 km/h. Viditeľnosť pred miestom nehody bola na dosah osvetlenia osvetľovacích veží, približne 100 m.

K poškodeniu železničnej infraštruktúry v dôsledku nehody nedošlo.

d) Komunikačné prostriedky.

Na spojenie výpravcu s rušňovodičom slúži zariadenie (rádiostanica) KAPSCH. Hovory na jednotlivých rádiostaniciach sú zaznamenávané záznamovým zariadením Audio PC. Rovnako sú zaznamenávané aj telefonické hovory cez spojovací systém ALFA záznamovým zariadením REVOC. V technologickej miestnosti Centra riadenia dopravy Trnava je vybudovaný záznamový server pre zber dát z jednotlivých obsluhovaných pracovísk cez internú sieť LAN.

Pri nehode nedošlo k poškodeniu komunikačných prostriedkov.

e) Práce vykonané na mieste udalosti alebo v jeho blízkosti.

V mieste nehody a ani v jeho blízkosti neboli v čase vzniku nehody vykonávané žiadne stavebné ani udržiavacie práce.

f) Spustenie núdzového plánu železnice s nadväzným reťazcom udalostí.

Spustenie núdzového plánu železnice pre prípad vzniku nehody podľa predpisu ŽSR Z 17 Nehody a mimoriadne udalosti, Kapitola VI., Povinnosť hlásiť nehody, bolo vykonané z ohlasovacieho pracoviska ŽST Nové Mesto nad Váhom.

O 19:11 h výpravcovi ŽST Nové Mesto nad Váhom cez rádiostanicu nahlásil zamestnanec ZSSK Cargo v depe, že pred PSt.1 je vypadnutý cestujúci z vlaku k hláseniu sa pripojil aj dozorca výhybiek PSt.1.

O 19:17 h hlásila vlakvedúca vlaku R 705 ZSSK Eva Cisáriková služobným mobilným telefónom regionálnemu dispečerovi ZSSK Jozefovi Cigáňovi, že po odchode vlaku zo ŽST Nové Mesto nad Váhom niekto zatiahol na vlaku záchrannú brzdu a teraz stoja na odchodových výmenách.

O 19:19 h rušňovodič vlaku R 705 ZSSK Marek Švela cez rádiostanicu nahlásil dispozičnému výpravcovi ŽST Nové Mesto nad Váhom Marekovi Paulovičovi, že došlo k zatiahnutiu záchrannej brzdy z dôvodu vypadnutia cestujúceho z vlaku.

O 19:26 h výpravca ŽST Nové Mesto nad Váhom Marek Paulovič ohlásil vznik nehody služobným mobilným telefónom prednostovi stanice Antonovi Bebiakovi, ktorý poveril vyšetrovaním dopravného námestníka Bc. Romana Pašku.

O 20:02 h ústredný dispečer ZSSK služobným mobilným telefónom vyzval zamestnanca domácej pohotovosti Bc. Vladimíra Štefka o tom, že niekto vypadol z vlaku.

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

Výpravca ŽST Nové mesto nad Váhom dňa 17.12.2011 o 19:12 h vyzval záchranné zložky integrovaného záchranného systému 112.

Príslušníci Oddelenia sprevádzania vlakov OŽP Prezídium Policajného zboru Bratislava, ktorí sprevádzali vlak R 705 ZSSK, boli vyzvaní sprevádzajúcim personálom na mieste nehody.

RZP prišla na miesto nehody v čase o cca 19:42 h.

3. Mŕtvi, zranení a materiálne škody :

Pri nehode došlo k smrteľnému úrazu Lukáša Krampla, cestujúceho vlaku R 705 ZSSK.

Výška škody a jej rozdelenie.

Vedúci zamestnanci ŽSR a dopravcu v zmysle predpisu ŽSR Z 17 Nehody a mimoriadne udalosti čl. 39 škodu nevyčíslili.

Celospoločenské náklady vzniknuté z dôvodu zmeškania 2 osobných vlakov boli vyčíslené na sumu 85,21 €.

Poškodené strany si uplatnia skutočnú škodu vzniknutú pri tejto nehode podľa platných právnych noriem, nariadení a predpisov. Uvedená výška škody pre potrebu kategorizácie nehody nie je smerodajná pre náhradu skutočne vzniknutej a preukázanej škody.

4. Vonkajšie okolnosti: počasie a geografické údaje.

V čase vzniku nehody bola teplota plus 1°C, polojasno, šero – tma, viditeľnosť primeraná staničnému osvetleniu.

Zistené skutočnosti

1. Súhrn výpovedí:

a) Železniční zamestnanci, vrátane dodávateľov.

Rušňovodič Marek Ševela, vo svojej výpovedi uviedol, že už počas výpravy vlaku sprevádzajúcim personálom boli problémy s cestujúcimi, pretože otvárali nástupné dvere, boli hluční a neustále počas státia vychádzali von, toto sa opakovalo po každom zastavení vlaku pre nástup a výstup cestujúcich. Zodpovedne prehlásil, že sprevádzajúci personál mal problémy s cestujúcimi, ale návesti pred výpravou vlaku boli dávané vždy pri zatvorených dverách okrem tých v ktorých stál sprevádzajúci personál. On vždy po prevzatí návesti Súhlas na odchod ešte skontroloval zatvorenie dverí. V ŽST Nové Mesto nad Váhom zastavili na 1. nástupišti, 4. koľaji. Po výstupe a nástupe cestujúcich problémy s cestujúcimi pretrvávali, keď sa sprevádzávajúcemu personálu podarilo neprispôsobivých cestujúcich dostať do vlaku, všimol si, že nástupné dvere personál zatváral z nástupišťa. Návest' Súhlas na odchod prevzal od prvého člena sprevádzajúceho personálu, ktorý bol v prvom vozni za vlakovým rušňom. Prešiel na pravú stranu rušňa a začal vykonávať rozjazd vlaku, keďže vedel, že sú problémy s cestujúcimi ešte raz pozrel z ľavej strany rušňa a uvidel, že nástupné dvere boli na celej súprave vlaku zatvorené. Ďalej sa venoval riadeniu rušňa, pretože s vlakom prechádzal z párnej skupiny na nepárnu skupinu koľají kedy stiahol zberač. Keď prešiel na 1. koľaj zodvihol zadný zberač a asi v tom momente došlo k úbytku tlaku vzduchu v hlavnom potrubí. Keďže nevedel čo sa deje, vypol biele návestné svetlá v čele vlaku a zapol jedno červené svetlo, návest' Stoj protiídúcim dráhovým vozidlám. Po zastavení vlaku sa pozeral z bočných okien stanovišťa a zisťoval čo sa stalo, avšak z okien nič nezistil tak dával návest' Zvolávanie všetkých zamestnancov. Nástupné dvere na vlaku sa začali otvárať, vlak zaistil proti pohybu a odišiel skontrolovať po pravej strane v smere jazdy vlaku danú situáciu. Asi pri prvom vozni stretol vlakvedúcu, ktorej oznámil, že došlo k úniku vzduchu z hlavného potrubia pravdepodobne zatiahnutím záchranej brzdy. Spoločne išli smerom ku koncu vlaku zisťovať kde došlo k použitiu záchranej brzdy. Keď došli k štvrtému vozňu, tak zistili, že vzduch uniká z tohto vozňa. Sprievodkyňa vystúpila do vozňa, aby zatvorila ventil záchranej brzdy, cestujúci vo štvrtom vozni sa vyjadrili, že niekto vyskočil z vlaku. Následne išiel na koniec vlaku a kontroloval či niekoho nezbadá, nič nevidel, údajne miesto vyskočenia skontroloval asi na 50 metrov, ani pohľadom do stanice nič nevidel, odchodové zhlavie bolo dobre osvetlené. V tom čase boli pri súprave vlaku aj Policajti Oddelenia ŽP PZ SR Trenčín. Povedal sprievodkyni aj železničným policajtom, aby išli skontrolovať priestor smerom do stanice. Keďže nič a nikoho nenašiel, ani nevidel žiadny pohyb za vlakom odišiel na stanovište rušňa, potom s vlakvedúcou vykonal jednoduchú skúšku brzdy a dohodli sa s vlakvedúcou, že ak nikoho nenájdu nech informuje dispečera a keď dostane súhlas na odchod vykonajú výpravu vlaku. Ich činnosť sledoval z bočného okna na pravej strane. Po obdržaní návesti Súhlas na odchod, výpravcovi ŽST Nové Mesto nad Váhom hlásil, že

vlak je vypravený sprevádzajúcim personálom, či môžu opustiť stanicu. Výpravca mu dal súhlas cez rádiostanicu. Asi v čase 19:30 h s vlakom odišiel smerom do ŽST Trenčín. Po zastavení v ŽST Trenčín sa opakoval problém s výpravou vlaku kvôli cestujúcim. Zo ŽST Trenčín do ŽST Žilina jazda vlaku prebiehala bez mimoriadností. V ŽST Žilina bol vystriedaný na osi, službu ukončil v SPD Žilina s vedomím, že v ŽST Nové Mesto nad Váhom sa nič závažné nestalo. Skutočnosť, že z vlaku vypadol cestujúci, a že zomrel, sa dozvedel až na druhý deň.

Vlakvedúca Eva Cisáriková vo svojej výpovedi uvádza, že už po odchode vlaku zo ŽST Bratislava hlavné bol vlak preplnený, preto nariadila sprievodkyni Márií Milovej, aby vykonávala kontrolu cestovných dokladov vo vozni prvej triedy, ktorý bol radený ako prvý za HDV a ona začala vykonávať kontrolu v druhom vozni. Podobné problémy pretrvávali počas celej jazdy vlaku. Vo vlaku boli aj dvaja príslušníci Železničnej polície, ktorých požiadala na upozornenie sprievodkyne Vlasty Samsonovej, aby prešli do dvoch posledných vozňov, pretože cestujúci vo vozňoch fajčia a správajú sa arogantne. Keďže vlak bol preplnený, tak sa príslušníci ŽP rozhodli, že pôjdu do problémových vozňov urobiť poriadok s cestujúcimi až po zastavení vlaku prejdením po nástupišti. Po zastavení v ŽST Piešťany opäť nastúpilo veľké množstvo cestujúcich, problémy s výpravou a následne aj s cestujúcimi sa opäť opakovali. V ŽST Nové Mesto nad Váhom vlak zastavil na 1. nástupišti, 4. koľaji. Opäť nastúpilo veľké množstvo mladých cestujúcich. Po mnohých opakovaných upozorneniach sa im podarilo pozatvárať všetky nástupné dvere, okrem tých dverí z ktorých prebiehala výprava vlaku. Po výprave vlaku a rozjazde cca za 2 -3 minúty vlak náhle zastavil. Vlakvedúca otvorila služobné okno na vozni a počula, že rušňovodič vlakového HDV dáva návesť „Zvolávanie všetkých zamestnancov“. Obliekla si výstražnú vestu, vystúpila z vlaku a išla smerom k rušňovodičovi vedúceho HDV. Rušňovodiča stretla pri prvom vozni, tento jej oznámil, že v niektorom vozni došlo k zatiahnutiu záchranej brzdy. Služobným mobilným telefónom o tejto situácii informovala sprievodkyňu Vlastu Samsonovú, nariadila jej, aby kontrolovala zadné vozne z dôvodu zistenia zatiahnutia záchranej brzdy. Spolu s rušňovodičom išla smerom ku koncu vlaku, kontrolovali vozne, taktiež cestou okolo vozňov upozorňovala cestujúcich, že zastavili z dôvodu zatiahnutia záchranej brzdy, aby nevystupovali z vozňov a aby dbali o svoju bezpečnosť. Keď prišli k štvrtému vozňu sprievodkyňa Samsonová jej oznámila, že jej cestujúci vo štvrtom vozni povedali, že k zatiahnutiu záchranej brzdy došlo z dôvodu toho, že z vozňa vypadol cestujúci. Potom sa začali informovať u cestujúcich, kde a za akých okolností vypadol. Odpovede cestujúcich boli rozporuplné nakoľko tieto osoby boli pod vplyvom alkoholu. Z celkových výpovedí vyrozumeli asi to, že počas jazdy vlaku cez výhybky došlo k otvoreniu nástupných dverí a následne k vypadnutiu cestujúceho. Túto skutočnosť okamžite oznámila cestou služobného telefónu dispečerovi ZSSK Bratislava a uviedla, že idú cestujúceho hľadať. Celý vlakový personál hľadal okolo vlaku vypadnutého cestujúceho, postupovali smerom ku koncu vlaku cca 10 metrov za posledný vozeň. Pohľadom skontrolovali aj priestor smerom do ŽST Nové Mesto nad Váhom a nič nevideli, videli len Železničnú políciu, ktorá kráčala smerom do ŽST. Ani po tomto intenzívnom hľadaní žiadnu osobu nenašli, toto oznámila rušňovodičovi a povedala mu, že vlak vypravia, rušňovodič súhlasil. To, že žiadnu osobu nenašli, po odchode vlaku z miesta mimoriadneho zastavenia oznámila telefonicky aj dispečerovi ZSSK v Bratislave, ktorý jej dal súhlas. Po splnení všetkých úkonov okolo výpravy vlaku bol vlak vypravený vlakovým personálom ZSSK a vlak odišiel smerom do ŽST Trenčín. V ŽST Trenčín vystúpili skoro všetci cestujúci. Počas vystupovania problémy s cestujúcimi pretrvávali. Ďalšia jazda vlaku do ŽST Žilina prebehla bez mimoriadností.

Sprievodkyňa Vlasta Samsonová vo svojej výpovedi uvádza: že už po odchode vlaku zo ŽST Bratislava hlavné bol vlak preplnený, cestujúci stáli na prechodových mostíkoch a na dverných zdvíhacích plošinách. Týchto cestujúcich upozorňovala, aby sa v týchto priestoroch nezdržovali a aby dbali o svoju osobnú bezpečnosť. Počas vykonávania kontroly cestovných lístkov v pridelených vozňov bola hlavne mladými cestujúcimi neustále slovne napadaná a urážaná. Vo vlaku sa už začalo objavovať aj fajčenie cestujúcich; na jej upozornenie, aby upustili od takéhoto konania nebrali ohľad. Pred príchodom do ŽST Leopoldov sa nedôstojné správanie cestujúcich stupňovalo a preto požiadala vlakvedúcu o asistenciu Železničnej polície, ktorá sa v tom čase nachádzala vo vlaku. Vlakvedúca jej oznámila telefonicky že polícia príde do vozňov až v ŽST Piešťany, nakoľko sa nevedia dostať cez súpravu vlaku z dôvodu preplnených vozňov cestujúcimi, že prídu cez nástupište. V ŽST Piešťany sa do jej vozňov dostavila Železničná polícia a začala riešiť neukázaných a vulgárnych cestujúcich, väčšinou mladých ľudí. Aj napriek prítomnosti Železničnej polície sa situácia s problémovými cestujúcimi nezlepšila, stále vykonávala revíziu vo vozni číslo päť a takto prišli do ŽST Nové Mesto nad Váhom. Po ukončení výstupu a nástupu cestujúcich v ŽST, po zatvorení dverí pridelených vozňov dala návesť „Pohotoví na odchod“ smerom k prvému členovi sprevádzajúceho personálu. Návesť dávala zo zadných dverí posledného vozňa. Môže zodpovedne potvrdiť že v čase odchodu vlaku boli všetky nástupné dvere na súprave vlaku zatvorené okrem dverí z ktorých boli dávané návěsti na výpravu vlaku. Po nejakej dobe po odchode vlaku zo ŽST Nové Mesto nad Váhom náhle s vlakom zastavili. V tom čase vykonávala revíziu cestovných dokladov v zadnej časti posledného šiesteho vozňa. Po zastavení vlaku otvorila najskôr ľavé a potom aj pravé nástupné dvere v smere jazdy vlaku a pozerala sa okolo vlaku za účelom zistenia príčiny zastavenia vlaku. Nakoľko z dverí nezistila príčinu zastavenia, vybrala sa po pravej strane vlaku v smere jazdy smerom k vedúcemu HDV zistiť príčinu zastavenia. Počas kráčania smerom k čelu vlaku stretla rušňovodiča vlakového HDV, ktorý kontroloval vozne. Počas kontroly vozňov spolu zistili únik vzduchu zo štvrtého vozňa. Vo vnútri vozňa do ktorého nastúpila z pravej strany v smere jazdy vlaku jej starší pán nachádzajúci sa v prvom kupé oznámil, že nejaký mladý cestujúci vbehol do kupé, zatiahol záchrannú brzdu, povedal mu, že niekto vypadol z vlaku a potom dotyčný vyskočil z vlaku. Pýtala sa ho, kde vyskočil a kde je, ale dotyčný nevedel odpovedať. Otvorila tieto nástupné dvere, ktoré boli zatvorené v čase jej príchodu a pohľadom hľadala mladého muža, ktorý mal vyskočiť z vlaku. Nikoho nevidela, potom asi z tretieho kupé skupinka mladých ľudí tiež potvrdila že ich kamarát vypadol cez otvorené dvere počas jazdy vlaku, keď vlak nadskočil počas prechodu cez výhybky. V tom čase sa neďaleko nich nachádzali aj železniční policajti, ktorým tiež túto skutočnosť oznámila. V tom čase k nej prišla vlakvedúca, spoločne sa informovali o vzniknutej situácii a dohodli sa že idú hľadať cestujúceho, ktorý mal vypadnúť z vlaku. Hľadali po oboch stranách vlaku a za vlakom, popod vlak, pohľadom kontrolovali trať smerom do stanice. Nevedeli kde majú presne hľadať, nakoľko informácie od cestujúcich boli nepresné a rozporuplné, nikto z cestujúcich nebol schopný presne povedať čo sa stalo. Počas hľadania nikoho nenašli. Železničná polícia jej oznámila že ide smerom do stanice. Vlakvedúca povedala, že keďže nikoho nenašli vykonajú skúšku brzdy a vlak vypraví. Tak aj urobili. Po ukončení nástupu cestujúcich a výprave vlaku vlak odišiel smerom do ŽST Trenčín. Po výprave vlaku v ŽST Trenčín pokračovali do ŽST Žilina. Ďalšia jazda vlaku do ŽST Žilina prebehla bez mimoriadností.

Regionálny dispečer ZSSK Jozef Cigán vo svojej výpovedi uvádza, že: v čase po pravidelnom odchode vlaku R 705 zo ŽST Nové Mesto nad Váhom, čas nevie presne povedať mu volal výpravca ŽST Nové Mesto nad Váhom p. Jamrich, že vlak R 705 stojí na odchodovom zhlaví, že niekto pravdepodobne vypadol z vlaku. Odpovedal mu, že

preverí situáciu. Približne v tom čase, po tomto telefonáte mu volala vlakvedúca vlaku R 705 p. Cisáriková, ktorá ho informovala, že niekto zatiahol záchrannú brzdu, a tiež o tom, že pravdepodobne niekto vypadol z vlaku. Povedal jej, že nech ide preveriť situáciu za vlakom. Vlakvedúca ho ešte informovala že vlak je sprevádzaný políciou. O tomto čo sa dozvedel informoval kontrolného dispečera ŽSR, p. Ing. Rybára a výpravcovi p. Jamrichovi povedal, že sa overuje situácia a ozve sa. Neskôr sa kontaktoval cez MT s vlakvedúcou Cisárikovou, ktorá mu uviedla, že nikoho nenašli a pýtala sa, či môžu s vlakom odísť. On sa jej pýtal, či majú súhlas od polície, odpovedala že áno. Tiež jej povedal že z jeho strany nie sú žiadne dôvody vlak držať. Po odchode vlaku z miesta nehody za ním prišiel kontrolný dispečer ŽSR p. Rybár, oznámil mu, že sa osoba našla na 10-tej koľaji. Taktiež mu povedal že nebol daný súhlas od polície na odchod vlaku z miesta nehody. Na to kontaktoval vlakvedúcu, či naozaj mala súhlas od polície. Odpovedala mu, že ho asi priviedla do omylu chybnou informáciou o súhlase na odchod od polície, tým že dostala súhlas na odchod od zadnej sprievodkyne a z toho usúdila, že ona má súhlas od polície.

Ústredný dispečer ZSSK Rudolf Bott vo svojej výpovedi uvádza:

Po odchode vlaku R 705 zo ŽST Nové Mesto nad Váhom, v čase o 19:12 h mu volal regionálny dispečer p. Cigáň, že mu volal výpravca ŽST Nové Mesto nad Váhom, že pravdepodobne niekto vyskočil z vlaku. Nariadil mu aby sa spojil s vlakovou čatou od 705 a zistil čo sa deje. Následne ho informoval, že majú zatiahnutú záchranku. Asi po desiatich minútach volal reg. dispečerovi, aby zavolať vlakvedúcej, že má ísť za príslušníkmi železničnej polície zistiť čo sa vlastne stalo a opýtať sa železničnej polície či môžu odísť z miesta udalosti. Cca. za desať minút mu následne volal, že vlakvedúca mu oznámila, že železničná polícia dala súhlas na odchod, o čom informoval kontrolného dispečera v Trnave p. Rybára. Po odchode vlaku R 705 z miesta nehody mu volal p. Cigáň, že vlak odišiel bez súhlasu železničnej polície, na čo mu kázal znovu sa spojiť s vlakvedúcou. Rozhovor dal na hlasný odposluch telefónu, kde počul ako sa regionálny dispečer dotazuje u vlakvedúcej či bola za železničnou políciou, či dostala súhlas, na čo tá zmetene odpovedala, že dostala návesť pohotový na odchod zo zadnej časti vlaku. Potom keď sa dozvedel že cestujúceho našli, volal členom domácej pohotovosti. Informoval ich, že z vlaku R 705 po riadnej výprave pravdepodobne vyskočil cestujúci ku ktorému je privolaná rýchla zdravotná pomoc.

Dispozičný výpravca ŽST Nové Mesto nad Váhom Marek Paulovič vo svojej výpovedi odpovedá na otázky, ktoré mu boli položené na základe nahrávok, takto: Na základe hlásenia dozorca depa som sa domnieval, že asi niekto vypadol z vlaku, ale nevedel som ešte posúdiť nakoľko je táto informácia presná. Po obdržaní tejto informácie vonkajší výpravca volal záchranku 112 a ja som túto informáciu oznamoval prevádzkovému dispečerovi. Predpokladal som, že vlaková čata vie kde sa zranený nachádza, nakoľko ani ja som nevedel presné miesto státia vlaku a vzdialenosť od zraneného. U regionálneho dispečera som si overoval hlásenie rušňovodiča, že ho vlaková čata vypravuje a odchádza z obvodu. Regionálny dispečer mi potvrdil, že má súhlasy vyšetrovateľov na odchod vlaku. Po tomto potvrdení som nemal námietky aby vlak odišiel.

Vonkajší výpravca ŽST Nové Mesto nad Váhom Milan Jamrich vo svojej výpovedi uvádza, že vlak 705 zastavil v ŽST Nové Mesto nad Váhom pri prvom nástupišti na koľaji číslo 4 o 19.08 hod, odišiel o 19.10 hod. Vchod, odchod a výpravu vlaku sledoval z prvého nástupišťa. Frekvencia cestujúcich bola dosť vysoká. Vlaková čata vypravila vlak 705 v zmysle platných služobných predpisov, všetky dvere od prvého nástupišťa boli na pohľad uzatvorené. Vo svojej výpovedi odpovedá na otázky, ktoré mu boli položené na

základe nahrávok, takto: Ja som z rozhovoru od zamestnanca depa a pána Vicianu zaregistroval, že vypadol cestujúci, ktorý je zranený. Na základe tohto som volal 112. Zavolať som záchranku 112, ktorej som podal presné informácie ako sa dostanú k miestu a poslal som p. Vicianu z PSt.1 k bráne a očakávať vozidlo RZP.

Dozorca výhybiek PSt.1 ŽST Nové Mesto nad Váhom Štefan Vician vo svojej výpovedi uvádza: V čase odchodu vlaku R 705 zo ŽST Nové Mesto nad Váhom sa nachádzal na svojom stanovišti PSt.1. Vlak sledoval z pravej strany v smere jazdy. Počas odchodu vlaku nič mimoriadne nezaznamenal. Po krátkom čase mu volal výpravca, že má obsadené odchodové výhybky, pýtal sa či nie je na výhybkách vlak. Pohľadom zistil, že koniec vlaku je ešte v obvode stanice a toto oznámil výpravcovi. Tiež videl, že dve osoby bežia od vlaku okolo druhej koľaje smerom do stanice. Sledoval tieto osoby kam bežia. Zastavili sa v priestore pri výhybke č. 15. Zo svojho stanovišťa v týchto miestach spozoroval ležiacu osobu. Z okna sa spýtal osôb čo sa stalo. Povedali mu, že z vlaku vypadol cestujúci. Okamžite volal výpravcovi, že máme osobu vypadnutú z vlaku, aby hneď zavolať záchranku a taktiež mu oznámil, že záchranku ide čakať ku Strojstavu. Dva krát sa pýtal výpravcu cez rádiostanicu kde sa nachádza záchranka. Výpravca mu oznámil že záchranná služba by už mala byť na mieste a preto sa odobral na miesto kde sa nachádzal zranený. Po príchode na miesto sa pri zranenej osobe nachádzali záchranári, dvaja cestujúci z vlaku a šiesti príslušníci polície. Zranenej osobe poskytovali prvú pomoc.

Zamestnanec ZSSK v domácej pohotovosti Bc. Vladimír Štefko vo svojej výpovedi uvádza: dňa 17.12.2011 som v zmysle Smernice ZSSK „Informačný a vyrozumievací systém pre hlásenie a vyšetrovanie nehôd, mimoriadnych udalostí a úrazov“ vykonával domácu pohotovosť. V čase o cca 19:50 h mi bolo ústredným dispečerom ZSSK oznámené na služobný mobilný telefón, že v ŽST Nové Mesto nad Váhom po odchode vlaku R 705 vyskočil neznámy cestujúci a že mu bola zavolaná rýchla zdravotná pomoc. Taktiež mu bolo povedané, že bola zatiahnutá záchranná brzda cestujúcimi, ktorí boli pod značným vplyvom alkoholu a uvedenú skutočnosť dal na vedomie aj zamestnancovi domácej pohotovosti v regióne Bratislava. Toto všetko bolo na základe komunikácie s dispečerom. Tým, že ho dispečer informoval, že bola zavolaná rýchla zdravotná pomoc v tejto veci nerobil žiadne ďalšie opatrenia. V uvedený deň už nedostal žiadne hlásenie od dispečera.

Elektromechanik Michal Zeman vo svojej výpovedi uvádza :

Po pristavení súpravy na 13. koľaj k stojanu EPZ č. 1 vykonal Konečnú technickú prehliadku, pri ktorej kontroloval, funkčnosť osvetlenia vozňov, funkčnosť kúrenia a ručné otvorenie a zatvorenie vstupných dverí do vozňov rady B 20 41a BDsee 82 48, u vozňov rady MOV, vyskúšal Centrálné zatváranie dverí v rozvodnej skrini. Po vykonanej Konečnej technickej prehliadke skontroloval celú súpravu vlaku R 604, na ktorej nezistil žiadnu závalu a skontroloval všetky Knihy vozňov, v ktorých nezistil žiadny záznam týkajúci sa činnosti elektromechanika. Po pripojení súpravy k EPZ na 13 koľaji vykonal prehliadku elektrického kúrenia, osvetlenia vozňov, ručné otvorenie a zatvorenie vstupných dverí do vozňov rady B 20 41a BDsee 82 48, u vozňov rady MOV a vyskúšal Centrálné zatváranie dverí v rozvodnej skrini.

Po odpojení súpravy z EPZ a pristavení HDV k vlaku vykonal spojenie súpravy s HDV na elektrickú vykurovaciu spojku. Potom nastúpil do súpravy a kontroloval nasledovné:

- vo všetkých vozňoch skontroloval osvetlenie, elektrické kúrenie, všetky otvorené dvere pozatváral vzhľadom k tomu, že súpravou prechádzali zamestnanci firmy Meton a ďalšie osoby,

- skontroloval prepojenie UIC káblov medzi jednotlivými vozňami,
 - v rozvodových skrinách vozňov skontroloval ističe, či sú v správnej polohe,
 - po príchode do posledného vozňa vlaku vykonal kontrolu koncových návestných svetiel a uzamknutie koncových prechodových dverí,
- Pri kontrole vlaku nezistil žiadnu poruchu vo funkčnosti zatvárania a otvárania vstupných dverí do vozňov.

Vozňový inšpektor Ľubomír Juhás vo svojej výpovedi uvádza :

Na súprave vlaku R 604 som vykonal Konečnú technickú prehliadku pojazdu s tým, že som kontroloval stav ťahadlového a narážacieho ústrojenstva, skrine vozňa, protišmykového zariadenia, stav horúco bežnosti ložísk, stav brzdového zariadenia, stav dvojkoľesí poklepom kladiva. Potom som nastúpil do interiéru vozňov s tým, že som kontroloval vnútorné zariadenie stav funkčnosti WC zariadení, nástupných dverí, prechodových dverí, okien, v každom vozni som skontroloval Knihy vozňov, v ktorých neboli vykonané žiadne záznamy. Zistené závady som nahlásil zámočníkom aby vozne opravili. Na súprave vlaku R 705 so vykonal Východiskovú technickú prehliadku a Úplnú skúšku brzdy. Nezistil som žiadne závady pri mojich prehliadkach.

b) Ostatní svedkovia / iní než zamestnanci železníc a zúčastnené osoby/.

Dominik Daniš, svedok, cestujúci vlaku R 705 vo svojej výpovedi uvádza, že dňa 17.12.2011 sa rozhodli so skupinou asi 15 kamarátov, že pôjdu do Trenčína na koncert. V Bratislave asi o 18:00 h nastúpili na rýchlik smerom do Trenčína. Cesta prebiehala normálne, vo vlaku mali alkohol, ktorý spolu pili. Taktiež s nimi pil aj Lukáš Krampľ opretý chrbtom o dvere vo vozni. Po chvíli zbadal, ako sa dvere o ktoré bol Lukáš Krampľ opretý samé otvorili a on vypadol z vlaku. Po tomto rýchlo utekal do najbližšieho kupé a zatiahol záchrannú brzdu. Po zastavení vlaku sa spolu s Michalom Maniakom rozbegli k miestu kde Lukáš Krampľ vypadol a keď videli, že je v bezvedomí, okamžite volali rýchlu zdravotnú pomoc. Po tomto sa ho skúšali oživovať až do doby pokiaľ neprišiel lekár. Potom ho oživovali aj pracovníci RZP a nakoniec ho zobrali do auta a odviezli.

Michal Maniak, svedok, cestujúci vlaku R 705 ZSSK vo svojej výpovedi uvádza, že sa s kamarátom rozhodli, že pôjdu na koncert do Trenčína. Nastúpili v ŽST Bratislava na vlak v čase asi o 18:00h. Počas cesty popíjali alkohol, ktorý si zobrali do vlaku. Po odchode zo ŽST Nové Mesto nad Váhom stáli na chodbe vo vozni, pričom Lukáš Krampľ bol opretý chrbtom o dvere vozňa. Po chvíli sa dvere o ktoré bol opretý otvorili a on následne vypadol von z vozňa. Potom Dominik Daniš ihneď bežal do najbližšieho kupé a zatiahol záchrannú brzdu. Po zastavení vlaku sa z Dominikom Danišom vybral k miestu, kde Lukáš Krampľ vypadol. Po príchode k nemu zistili, že mu tečie krv z nosa a úst. Po tomto okamžite volali RZP, pričom ho skúšali oživovať. O chvíľu prišli pracovníci RZP, ktorí ho následne naložili do auta a odviezli.

2. Systém riadenia bezpečnosti:

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

V súvislosti so vznikom tejto nehody sa nezisťuje.

b) Požiadavky na personál a uplatňovanie týchto požiadaviek.

Marek Ševela, rušňovodič, v čase vzniku nehody splňal odbornú, zdravotnú, zmyslovú a psychologickú spôsobilosť pre výkon uvedenej funkcie.

Eva Cisáriková, vlakvedúca, v čase vzniku nehody splňala odbornú, zdravotnú, zmyslovú a psychologickú spôsobilosť pre výkon uvedenej funkcie.

Vlasta Samsonová, sprievodca, v čase vzniku nehody spĺňala odbornú, zdravotnú, zmyslovú a psychologickú spôsobilosť pre výkon uvedenej funkcie.

Jozef Cigán, regionálny dispečer, v čase vzniku nehody spĺňal odbornú, zdravotnú a zmyslovú spôsobilosť pre výkon uvedenej funkcie.

Rudolf Bott, ústredný dispečer, v čase vzniku nehody spĺňal odbornú, zdravotnú a zmyslovú spôsobilosť pre výkon uvedenej funkcie.

Milan Jamrich, vonkajší výpravca, v čase vzniku nehody spĺňal odbornú, zdravotnú, zmyslovú a psychologickú spôsobilosť pre výkon uvedenej funkcie.

Marek Paulovič, dispozičný výpravca, v čase vzniku nehody spĺňal odbornú, zdravotnú, zmyslovú a psychologickú spôsobilosť pre výkon uvedenej funkcie.

Štefan Vician, dozorca výhybiek PSt.1, v čase vzniku nehody spĺňal odbornú, zdravotnú, zmyslovú a psychologickú spôsobilosť pre výkon uvedenej funkcie

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

V zmysle platnej vyhlášky a predpisov na vozni B 51 56 20-41 802 – 7 boli vykonané nasledujúce kontroly :

Vyhláška č. 351/2010 Z. z., v § 93 Podrobnosti o technických prehliadkach a kontrolách dráhových vozidiel hovorí o vykonávaní technickej prehliadky a technickej kontroly. Ďalej sa uvádza že, v prílohe č. 3 - je určený najmenší rozsah kontroly, ktorým - Príloha č. 3 uvedenej vyhlášky určuje, čo sa musí skontrolovať v súvislosti so vstupnými dverami. V prílohe č. 5 – sú uvedené časové intervaly pre vykonávanie pravidelnej technickej kontroly, ak návod na obsluhu a údržbu dráhového vozidla neurčuje kratší čas. Pre uvedený vozeň je tu nariadený jedno ročný interval. Posledná platná technická kontrola v zmysle Vyh. 351/2010 Z. z. príl. č.3 a č.5 bola vykonaná dňa 17.02.2011.

Vyhláška č. 351/2010 Z. z., v § 93 Podrobnosti o technických prehliadkach a kontrolách dráhových vozidiel uvádza, že na udržiavanie prevádzkového stavu dráhového vozidla sa vykonáva technická prehliadka, v zmysle udržiavacieho poriadku a predpisov vlastníka vozidla. Vlastník vozidla toto určuje v týchto predpisoch.

a) Predpis pre periodické opravy osobných vozňov V 68 v súčinnosti so Smernicou Opravy železničných vozňov pre osobnú dopravu 1_115_UP_v1 určujú rozsah údržby a opráv železničných osobných vozňov a rozdelenie týchto vozňov do udržiavacích skupín v rámci periodizácie prehliadok v podmienkach ZSSK.

V zmysle uvedených interných dokumentov bola na uvedenom vozni vykonaná dňa 17.02.2011 technická prehliadka – medzi dobá oprava R1, vykonávaná s ročnou periodizáciou. V rámci tejto prehliadky v súvislosti so vstupnými dverami sa na vozni vykonávajú tieto prehliadky.

O vykonanej technickej prehliadke bol dňa 24.02.2011 vystavený Zápis z komisionálnej prehliadky ŽDV, v ktorom v rámci prehliadky R1 bola vykonaná aj oprava blokovania a zatvárania dverí v celkovej sume 2831,51€.

Pri prehliadke - medzi dobej oprave R 1 sa v zmysle predpisu V 68 vykonáva kontrola funkčnosti zatvárania a zaistenia vstupných dverí a kontrola blokovania vstupných dverí simuláciou pohybu vozňa.

b) Predpis Prevádzkovo – technické podmienky železničných osobných vozňov ZSSK V 62. V zmysle tohto predpisu boli na súprave vlaku R 705 vykonané :

1. Konečná technická prehliadka vlaku (KTP) v zmysle Kapitoly 5.2 a prílohy č. 2, kde sa v súvislosti so vstupnými dverami pohľadom kontroluje stav stúpačiek, nástupných schodíkov a držiadiel, stav bočných dverí a závesov, stav odisťovačov blokovania otvorenia dverí, stav a úplnosť nápisov a označení, pohľadom a vyskúšaním sa kontroluje stav a funkčnosť vstupných dverí.

2. Východisková technická prehliadka vlaku (VTP) v zmysle Kapitoly 5.3 a prílohy č. 2, kde sa v súvislosti so vstupnými dverami vykonáva obdobná kontrola ako pri KTP.

KTP po vlaku R 604 a VTP pred odchodom vlaku R 705 vykonal vozňový inšpektor Ľubomír Juhás dňa 17.12.2011 po vlaku R 604 - bez zistených nedostatkov

3. Technická prehliadka elektrovýzbroje vozňov v zmysle Kapitoly 5.5 a prílohy č. 2, kde sa v súvislosti so vstupnými dverami vykonáva kontrola funkčnosti zatvárania dverí.

Technická prehliadka elektrovýzbroje bola na súprave vlaku R 604/705 vykonaná dňa 17.12.2011 elektromechanikom Michalom Zemanom – neboli zistené žiadne nedostatky. Pri prehliadkach v zmysle predpisu V 62 sa vykonáva kontrola funkčnosti zatvárania a zaistenia vstupných dverí. Kontrolu blokovania vstupných dverí simuláciou pohybu vozňa technické zariadenie vozňa neumožňuje a preto sa nevykonáva.

d) Rozhrania medzi rôznymi užívateľmi infraštruktúry.

V súvislosti so vznikom tejto nehody sa nezisťuje.

3. Predpisy a pravidlá (zistené porušenia):

a) Príslušné právne predpisy a pravidlá spoločenstva a vnútroštátne predpisy a pravidlá.

Zákon NR SR č. 514/2009 Z. z., o doprave na dráhach, § 16, ods. (3) kde je uvedené, že každý je povinný v doprave na dráhe:

- zachovať opatrnosť primeranú povahu prevádzky dráhy a dopravy na dráhe, starať sa o svoju bezpečnosť a zdržiavať sa všetkého, čo by mohlo ohroziť život alebo zdravie, alebo obmedziť prevádzku dráhy alebo dopravu na dráhe,
- dodržiavať prepravné podmienky podľa zákona a prepravného priadku dopravcu,
- rešpektovať pokyny označených zamestnancov prevádzkovateľa dráhy a dráhového podniku týkajúce sa prepravy a pohybu v dráhových vozidlách, na staniciach a na zastávkach

§ 16, ods. (4) kde je uvedené, že cestujúci je povinný:

- rešpektovať pokyny označených zamestnancov dopravcu a prevádzkovateľa dráhy týkajúce sa prepravy a pohybu v staniciach a na zastávkach, dodržiavať podmienky zmluvy o preprave.

Zákon NR SR č. 513/2009 Z. z., o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov, Piata časť, § 94 Povinnosti po nehode,

- ods.(1), kde sa hovorí, že do príchodu záchranných zložiek a Policajného zboru možno zasahovať do vrakov a meniť pôvodný stav na mieste len v rozsahu nevyhnutnom na vyslobodenie osôb bezprostredne ohrozených na živote, na zabránenie šírenia požiaru, vzniku ekologickej havárie alebo ďalších škôd na zdraví, na majetku a na životnom prostredí; na obnovenie prevádzky len vtedy, ak sa tým podstatne nezasiahne do vrakov alebo nezmení podstatne pôvodný stav vecí.
- ods.(3), kde sa okrem iného hovorí, že manažér infraštruktúry a železničný podnik sú povinný bezprostredne po ohlásení miesta nehody alebo mimoriadnej udalosti zaistiť pred vstupom iných osôb, zabezpečiť odsun cestujúcich a prepravovaných zvierat z miesta nehody alebo mimoriadnej udalosti a zdokumentovať pôvodný stav, začať vlastné vyšetrowanie.

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

Dohovor o výmene a používaní osobných vozňov v medzinárodnej doprave RIC, Kapitola VI - Technické ustanovenia, ods. Dvere – Uzávery dverí – Okná, čl. 33.1, kde je uvedené, že všetky nástupné dvere musia byť vybavené blokovacím zariadením, aby sa zabránilo neúmyselnému otvoreniu nástupných dverí počas jazdy, čl. 33.2, kde je uvedené, že dvere vozňa, ich vodiace a zatváracie zariadenie, ako aj elektropneumatické zatváracie a blokovacie zariadenie, nesmú mať žiadne chyby alebo poškodenia, ktoré by podstatne ovplyvnili použitie vozňa alebo ohrozili bezpečnosť prevádzky.

Kapitola VII – Nápisy na vozňoch, ods. Vnútorne nápisy, čl. 39.3, kde je uvedené, že vo vnútri vozňa musia byť popisy, obrázky a piktogramy.

Predpis ŽSR Z 17, Nehody a mimoriadne udalosti, VIII. Kapitola Činnosť na mieste vzniku nehody, čl. 121, ktorý hovorí, že zamestnanci ŽSR alebo dopravcu môžu zasahovať do vrakov a meniť stav na mieste nehody kategórie A a B do príchodu záchranných zložiek a polície len v rozsahu nevyhnutnom na:

- vyslobodenie osôb bezprostredne ohrozených na živote,
- zabránenie šírenia požiaru,
- zabránenie vzniku ekologickej havárie,
- zabránenie ďalších škôd na zdraví, na majetku a na životnom prostredí obnovenie prevádzky len vtedy, ak sa tým podstatne nezasiahne do vrakov alebo nezmení podstatne pôvodný stav na mieste.

čl. 127, ktorý hovorí, že s odstraňovacími a obnovovacími prácami sa smie začať len po jednoznačnom súhlase danom orgánom činným v trestnom alebo priestupkovom konaní (ŽP) a vyšetrovateľa ŽSR. Súhlas orgánu činného v trestnom a priestupkovom konaní (ŽP) je potrebný pri nehodách kategórií A, B. Pri incidente (C) môže dať súhlas na obnovenie prevádzky okrem vyšetrovateľa ŽSR aj iný vedúci zamestnanec ŽSR, resp. dopravcu za podmienky dodržania povinnosti uvedenej v článku 122. Súhlas pre vodiča na odchod z miesta nehody môže dať oprávnený zamestnanec aj prostredníctvom výpravcu alebo dispečera.

čl. 146, ktorý hovorí, že zamestnanci zúčastnení na nehode sa musia zdržiavať v mieste vzniku nehody až do okamihu podania vysvetlenia vyšetrovateľom ŽSR, vyšetrovaciemu orgánu a orgánu činnému v trestnom a priestupkovom konaní. Táto povinnosť trvá aj v prípade, ak už došlo k ukončeniu zmeny podľa platného rozvrhu zmien. Povinnosti zamestnanca určené Pracovným poriadkom platia až do ukončenia podania vysvetlenia.

Predpis ŽSR Z 1, Pravidlá železničnej prevádzky, základné ustanovenia, I. Kapitola čl. 7, ktorý hovorí, že základnou povinnosťou zamestnancov zúčastnených na dopravných činnostiach je vzájomne sa informovať o mimoriadnostiach ktoré môžu mať vplyv na bezpečnosť a plynulosť železničnej prevádzky.

Šiesta časť, XXXV. Kapitola Nehody,

čl. 1244, ktorý hovorí, že stopy po nehode sa musia ponechať nezmenené. Odpratávanie povolí orgán, ktorý nehodu vyšetruje. Na práce, ktoré sa musia vykonať na záchranu ľudských životov, nie je tento súhlas potrebný a musia sa začať urýchlene

Predpis ZSSK D 17 Predpis pre hlásenie, evidenciu a zisťovanie príčin vzniku nehôd a mimoriadnych udalostí,

Druhá časť, Kapitola VI, Hlásenie nehôd, čl. 45, ktorý hovorí že Ústredný dispečer ZSSK informuje ihneď o vzniku vážnej, menšej nehody a incidentu určených zamestnancov v zmysle Smernice „Informačný a vyzušievací systém pre hlásenie a vyšetrovanie nehôd, mimoriadnych udalostí a úrazov“ a podľa Zvolávacieho plánu.

čl. 71, ktorý hovorí, že s obnovením prevádzky sa smie začať len po jednoznačnom súhlase danom, orgánom činným v trestnom alebo priestupkovom konaní a oprávneným zamestnancom ŽSR.

Predpis ZSSK V 62, Prevádzkovo – technické podmienky železničných osobných vozňov,

Kapitola 3.22 Dvere - Uzávery dverí - Okná

čl. 123, ktorý hovorí, že dvere vozňa, ich vodiace zatváracie a blokovacie zariadenie, ako aj elektropneumatické zariadenie, nesmú mať žiadne chyby, ktoré by ohrozili bezpečnosť osôb a prevádzky.

Kapitola 4.2 Vnútorne nápisy

čl. 149, ktorý hovorí, že vo vnútri vozňa musia byť tieto popisy, obrázky a piktogramy: označenie koncových polôh uzáveru na bočných dverách Otvorené – Zatvorené.

Príloha č. 2, Rozsah prác pri technických prehliadkach, kde sa hovorí že pri konečnej technickej prehliadke a východzej technickej prehliadke sa kontroluje na vnútornom zariadení pohľadom stav a úplnosť nápisov a označení.

Kapitola 5.1 Rozdelenie technických prehliadok

čl. 156, ktorý hovorí že účelom technickej prehliadky (ďalej v texte TP) vozňov je zistenie závad, opotrebenia, násilného poškodenia, úbytkov vozňových súčiastok a či skutočný stav zodpovedá pôvodnému označeniu nálepkami vozňov.

Vozňový inšpektor/vozmajster zodpovedá za zistenie závad, chýb a nedostatkov a podľa potreby zabezpečí ich odstránenie zamestnancami určenými technologickými postupmi práce Strediska prevádzky a opráv (ďalej v texte SPO).

čl. 163, ktorý hovorí, že za riadne vykonanie technickej prehliadky zodpovedá vozňový inšpektor/vozmajster, ktorý vozne zaradené do vlaku prehliadal.

Prepravný poriadok Železničnej spoločnosti Slovensko, a. s.,

Článok A.4 PRÁVA A ZODPOVEDNOSŤ CESTUJÚCICH, ods. A.4.2 Cestujúci je povinný:

- dodržiavať ustanovenia PP ZSSK, dodržiavať pokyny oznámené výveskami alebo oprávnenými zamestnancami dopravcu,
- správať sa tak, aby nedošlo k poškodeniu jeho vlastného zdravia, ako aj zdravia a bezpečnosti spolucestujúcich. Riadiť sa príkazmi oprávnených zamestnancov dopravcu, príslušnými bezpečnostnými označeniami, výveskami a piktogramami, a to v záujme zachovania bezpečnosti, pokoja a poriadku počas prepravy,

4. Funkcie vozidiel a technických zariadení:

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

V súvislosti so vznikom tejto nehody sa nezistujú.

b) Infraštruktúra.

Po nehode nebolo potrebné vykonať merania na zariadeniach infraštruktúry, nakoľko sa zariadenie infraštruktúry na vzniku nehody nepodieľalo a nedošlo ani k jeho poškodeniu.

c) Komunikačné vybavenia.

Na spojenie výpravcu s rušňovodičom slúži zariadenie (rádiostanica) KAPSCH. Hovory na jednotlivých rádiostaniciach sú zaznamenávané záznamovým zariadením Audio PC. Rovnako sú zaznamenávané aj telefonické hovory cez spojovací systém ALFA záznamovým zariadením REVOC. V technologickej miestnosti Centra riadenia dopravy Trnava je vybudovaný záznamový server pre zber dát z jednotlivých obsluhovaných pracovísk cez internú sieť LAN.

d) Vozidlá, vrátane registrácie z automatického zariadenia na záznam údajov.

Rozborom záznamu rýchlomera typu MIREL RM1 z HDV 362 016 – 8 bolo zistené, že počas jazdy vlaku R 705 v úseku trate po odchode zo ŽST Nové Mesto nad Váhom nebolo v kontrolovanom úseku zistené žiadne porušenie predpisových ustanovení. Zariadenie pre kontrolu bdelosti rušňovodiča bolo v činnosti a obsluhované. Zariadenie MIREL RM1 bolo v činnosti a vykazovalo správnu činnosť.

Priebeh jazdy:

19:09:28 h – odchod vlaku zo ŽST Nové Mesto nad Váhom,

19:10:23 h – maximálna rýchlosť dosiahnutá pri rozjazde vlaku 72 km/h,

19:10:24 h – zberač č. 2 vypnutý,

19:10:36 h – pri rýchlosti 70km/h začiatok znižovania tlaku v hlavnom potrubí, zaznamenaná hodnota tlaku 4,6 bar,

19:10:37 h – zberač č. 2 zapnutý,

19:10:46 h – pokračovanie znižovania tlaku v hlavnom potrubí, zaznamenaná hodnota tlaku 3,8 bar,

19:10:58 h – zastavenie vlaku,

19:11:40 h, 19:11:42 h, 19:11:43 h, 19:11:45 h, 19:11:47 h, 19:11:48 h, 19:11:48 h – zaznamenané použitie návesti 104 „Pozor“,

19:30:29 h – odchod vlaku z miesta nehody,

Vlak zastavil o 19:10:58 h v ŽST Nové Mesto nad Váhom po použití záchrannej brzdy, prejetím dráhy 266m za 12 sekúnd.

Technická kontrola vozňa B 51 56 20-41 802 – 7 v zmysle prílohy č. 2 k Vyhláške 351/2010 Z. z. zákona NR SR č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov bola vykonaná 17.02.2011.

5. Dokumentácia o systéme prevádzky:

a) Opatrenia prijaté personálom pri riadení dopravy a signalizácii.

Neboli vykonané.

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

Hovory na jednotlivých rádiostaniciach sú zaznamenávané záznamovým zariadením Audio PC. Rovnako sú zaznamenávané aj telefonické hovory cez spojovací systém ALFA záznamovým zariadením REVOC, ktoré sú prílohou č. 1 tejto správy.

c) Opatrenia prijaté na ochranu a zabezpečenie miesta udalosti.

Vlakový personál vlaku R 705 v tejto súvislosti neprijal žiadne opatrenia.

Zamestnanci ŽSR ŽST Nové Mesto nad Váhom v tejto súvislosti neprijali žiadne opatrenia.

Príslušníci Oddelenia sprevádzania vlakov OŽP, ktorý vlak R 705 sprevádzali neprijali a ani nenariadili prijať v tejto súvislosti žiadne opatrenia.

Zamestnanec zaradený do domácej pohotovosti neprijal žiadne opatrenia z dôvodu podania informácie, že cestujúci vypadol z vlaku R 705.

6. Rozhranie človek- stroj (zariadenie) - organizácia:

a) Pracovný čas zúčastneného personálu.

Marek Ševela, rušňovodič - v čase vzniku nehody bol v zmene 05 h 55 min. Odpočinok pred zmenou mal v dĺžke 16 h.

Eva Cisáriková, vlakvedúca - v čase vzniku nehody bola v zmene 06 h 14 min. Odpočinok pred zmenou mala v dĺžke 22.00 h.

Vlasta Samsonová, sprievodca - v čase vzniku nehody bola v zmene 06 h 14 min. Odpočinok pred zmenou mala v dĺžke 22.00 h.

Jozef Cigáň, regionálny dispečer - v čase vzniku nehody bol v zmene 01 h 11 min. Odpočinok pred zmenou mal v dĺžke 24 h.

Rudolf Bott, ústredný dispečer – v čase vzniku nehody bol v zmene 01 h 26 min. Odpočinok pred zmenou mal v dĺžke 24 h.

Milan Jamrich, vonkajší výpravca - v čase vzniku nehody bol v zmene 01 h 11 min. Odpočinok pred zmenou mal v dĺžke 24 h.

Marek Paulovič, dispozičný výpravca - v čase vzniku nehody bol v zmene 01 h 11 min. Odpočinok pred zmenou mal v dĺžke 24 h.

Štefan Vician, dozorca výhybiek PSt.1 - v čase vzniku nehody bol v zmene 01 h 21 min. Odpočinok pred zmenou mal v dĺžke 24 h.

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

Neboli v súvislosti s nehodou zistené. Určujúce dychové skúšky na zistenie etanolu vo vydechovanom vzduchu neboli vykonané.

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

V súvislosti so vznikom tejto nehody sa nezisťuje.

7. Predchádzajúce udalosti podobného charakteru.

Nebola zaznamenaná podobná nehoda.

Analýzy a závery.

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

Počas jazdy vlaku R 705 na odchodovom zhlaví ŽST Nové Mesto nad Váhom došlo z nezistených dôvodov k otvoreniu ľavých zadných vstupných dverí v smere jazdy vlaku na štvrtom vozni radenom za vlakovým HDV a následne k vypadnutiu cestujúceho z týchto dverí. Podľa vyjadrenia dvoch svedkov, kamarátov vypadnutého Lukáša Krampla všetci traja počas jazdy vlaku pri odchode zo ŽST Nové Mesto nad Váhom stáli v chodbe vozňa, pričom Lukáš Krampl bol opretý chrbtom o vstupné dvere vozňa. Počas jazdy cez výhybky došlo k otvoreniu dverí, a následne z týchto dverí Lukáš Krampl vypadol do koľajiska. Jeden z kamarátov Dominik Daniš ihneď bežal do najbližšieho kupé a zatiahol záchrannú brzdu. Po zastavení vlaku obaja svedkovia vyskočili z vlaku a bežali k zranenému kamarátovi Lukášovi Kramplovi. Okamžite volali rýchlu zdravotnú pomoc, pričom sa zraneného pokúšali oživiť. V tom čase už volal výpravca ŽST Nové Mesto nad Váhom dozorcovi výhybiek pomocného stavadla 1 (PSt.1), ktorý má stanovište na odchodovom zhlaví v km 99,811, že má obsadené odchodové výhybky. Dozorca výhybiek zistil, že koniec vlaku stojí ešte v obvode ŽST a videl, že dve osoby bežia okolo 2. koľaje smerom do ŽST. Sledoval kam tieto osoby bežia a videl, že zastavili v priestore pri výhybke č. 15. Zo svojho stanovišťa v týchto miestach spozoroval ležiacu osobu. Po zistení čo sa stalo okamžite volal výpravcovi a vyrozumel ho o vzniknutej situácii. V čase, keď cestujúci Dominik Daniš zatiahol záchrannú brzdu vo vozni z ktorého vypadol Lukáš Krampl, došlo k úniku tlaku vzduchu v hlavnom potrubí súpravy vlaku R 705 a následne zastaveniu vlaku v čase o 19:10:58 h. Po zastavení vlaku rušňovodič Marek Švela dal návesť 131, Zvolávanie všetkých zamestnancov. Zaistil vlak proti pohybu a išiel kontrolovať súpravu smerom ku koncu vlaku, kde spolu s vlakovým personálom prehliadal vozne. Po príchode k štvrtému vozňu sprievodkyňa Vlasta Samsonová oznámila vlakvedúcej, že v tomto vozni bola zatiahnutá záchranná brzda. Cestujúci ju informovali, že k zatiahnutiu došlo z dôvodu vypadnutia cestujúceho z vozňa. Vlakvedúca telefonicky informovala regionálneho dispečera ZSSK o zatiahnutí záchrannej brzdy a vypadnutí cestujúceho z vlaku. Z výpovedí vyrozumeli asi to, že počas jazdy vlaku cez výhybky došlo k otvoreniu vstupných dverí a následne k vypadnutiu cestujúceho. Vo vlaku sa nachádzali Policajti Oddelenia ŽP PZ SR, ktorí vlak R 705 sprevádzali zo ŽST Bratislava. Sprevádzajúci personál ZSSK hliadku informoval o zistených skutočnostiach. Celý vlakový personál hľadal vypadnutú osobu okolo vlaku, postupovali smerom ku koncu vlaku, cca 10 m za vlakom a pohľadom kontrolovali priestor smerom do ŽST. Polícia Oddelenia ŽP PZ SR oznámila sprievodkyni Vlaste Samsonovej, že ide smerom do ŽST Nové Mesto nad Váhom. Keďže sprevádzajúci personál hľadanú osobu nenašiel, rozhodla sa vlakvedúca, že vlak vypraví, toto oznámila rušňovodičovi, ktorý súhlasil. Počas výpravy vlaku sprevádzajúcim personálom z miesta mimoriadneho zastavenia rušňovodič HDV po prevzatí návesti 114, Súhlas na odchod, oznámil v čase 19:26 h výpravcovi, že je vypravený sprevádzajúcim personálom. Výpravca najskôr overil cestou regionálneho dispečera ZSSK, či je súhlas od polície na odchod z miesta nehody a potom dal rušňovodičovi súhlas na odchod. Vlak odišiel z miesta nehody o 19:30:29 h. Odchod vlaku z miesta nehody vlakvedúca Eva Cisáriková oznámila dispečerovi ZSSK cestou služobného mobilného telefónu. Ústredný dispečer ZSSK člena domácej pohotovosti o vzniku mimoriadnosti informoval telefonicky v čase o cca 20:02 h. V čase, keď vlak R 705 odišiel z miesta nehody, pri zranenej osobe sa nachádzali jeho dvaja kamaráti. Neskôr sa na miesto nehody dostavili aj príslušníci Oddelenia

sprevádzania vlakov OŽP Prezídium Policajného zboru Bratislava a zamestnanec spoločnosti ZSSK Cargo, ktorí zranenému poskytovali prvú pomoc. Záchranná služba prišla na miesto nehody o 19:42 h. Po príchode RZP Trenčín na miesto nehody MUDr. Mišáková pokračovala v resuscitácii zraneného. Počas prevozu do Nemocnice s poliklinikou (NsP) Nové Mesto Nad Váhom Lukáš Krampľ následkom devastačných poranení podľahol.

2. Diskusia.

V súvislosti s nehodu sa nekoná.

3. Závery.

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

Nehodu zavinila cudzia osoba, tým že, jej správanie sa počas dopravy na dráhe nebolo primerané povahe prevádzky dráhy pre zachovanie jej bezpečnosti a taktiež tým, že nerešpektovala prepravné podmienky podľa zákona a prepravného poriadku dopravcu a nerešpektovala pokyny označených zamestnancov dopravcu vo vlaku, čím porušila:

Zákon NR SR č. 514/2009 Z. z., o doprave na dráhach, § 16, ods. (3) časť a), b), c), § 16, ods. (4) časť b), f),

Prepravný poriadok Železničnej spoločnosti Slovensko, a. s., čl. A.4, ods. A.4.2, písmeno a), n).

Železničná spoločnosť Slovensko, a.s., Rožňavská 1, tým že blokovacie zariadenie vozňa B 51 56 20-41 802 – 7 svojím technickým stavom nezamedzilo neoprávnenej manipulácii so zariadením počas pohybu vlaku, čím porušila :

Dohovor o výmene a používaní osobných vozňov v medzinárodnej doprave RIC, Kapitola VI - Technické ustanovenia, ods. Dvere – Uzávery dverí – Okná, čl. 33.1, čl. 33.2.,

Predpis ZSSK V 62, Prevádzkovo – technické podmienky železničných osobných vozňov, Kapitola 3.22 Dvere - Uzávery dverí – Okná, čl. 123.

b) Hlavné príčiny súvisiace s podmienkami právneho rámca a systémom riadenia bezpečnosti.

Nezistujú sa.

c) Príčiny súvisiace s odbornými znalosťami, postupmi a údržbou.

V súvislosti so vznikom tejto nehody sa nezisťuje.

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

Počas zisťovania príčin vzniku vážnej nehody bolo zistené, že si svoje povinnosti riadne nekonali:

1. vlakvedúca Eva Cisáriková, v čase vzniku vážnej nehody vlakvedúca vlaku R 705, zamestnanec ZSSK, SPS Žilina a to tým, že aj napriek tomu, že od cestujúcich dostali informáciu o tom že počas jazdy vlaku cez výhybky došlo k otvoreniu nástupných dverí a následne k vypadnutiu cestujúceho, dala rušňovodičovi vlaku súhlas na odchod z mesta nehody, aj keď k tomuto úkonu nemala súhlas orgánu činného v trestnom a priestupkovom konaní (ŽP), súhlas vyšetrovateľa ŽSR a ZSSK.

Menovaná porušila:

služobný predpis ŽSR Z 17 Nehody a mimoriadne udalosti , čl. 127, ktorý hovorí, že s odstraňovacími a obnovovacími prácami sa smie začať len po jednoznačnom súhlase danom orgánom činným v trestnom alebo priestupkovom konaní (ŽP) a vyšetrovateľom ŽSR. Súhlas orgánu činného v trestnom a priestupkovom konaní (ŽP) je potrebný pri nehodách kategórií A, B.

čl. 146, ktorý hovorí, že zamestnanci zúčastnení na nehode sa musia zdržiavať v mieste vzniku nehody až do okamihu podania vysvetlenia vyšetrovateľom ŽSR, vyšetrovaciemu orgánu a orgánu činnému v trestnom a priestupkovom konaní. Táto povinnosť trvá aj v

pripade, ak už došlo k ukončeniu zmeny podľa platného rozvrhu zmien. Povinnosti zamestnanca určené Pracovným poriadkom platia až do ukončenia podania vysvetlenia.

- služobný predpis ŽSR Z 1 - Pravidlá železničnej prevádzky, Šiesta časť, XXXV Kapitola Nehody, čl. čl. 1244, ktorý hovorí, že stopy po nehode sa musia ponechať nezmenené. Odpratávanie povolí orgán, ktorý nehodu vyšetruje. Na práce, ktoré sa musia vykonať na záchranu ľudských životov, nie je tento súhlas potrebný a musia sa začať urýchlene.

- služobný predpis ZSSK D 17 Predpis pre hlásenie, evidenciu a zisťovanie príčin vzniku nehôd a mimoriadnych udalostí,

Tretia časť, Kapitola VIII. Postup a povinnosti na mieste nehody, čl. 66, ktorý hovorí, že do príchodu záchranných zložiek a Policajného zboru možno zasahovať do vrakov a meniť pôvodný stav na mieste len v rozsahu nevyhnutnom na vyslobodenie osôb bezprostredne ohrozených na živote, na zabránenie šírenia požiaru, vzniku ekologickej havárie alebo ďalších škôd na zdraví, na majetku a na životnom prostredí. Na obnovenie prevádzky len vtedy, ak sa tým podstatne nezasiahne do vrakov alebo nezmení podstatne pôvodný stav na mieste.

čl. 71, ktorý hovorí, že s obnovením prevádzky sa smie začať len po jednoznačnom súhlase danom, orgánom činným v trestnom alebo priestupkovom konaní a oprávneným zamestnancom ŽSR.

2. výpravca Marek Paulovič, v čase vzniku nehody dispozičný výpravca ŽST Nové Mesto nad Váhom, zamestnanec ŽSR, OR Trnava a to tým, že, aj napriek tomu, že bol vyznamenaný dozorcom výhybiek PSt.1a dozorcom depa ZSSK Cargo o tom, že pred PSt.1 je vypadnutý cestujúci z vlaku a silno krváca nezabránil odchodu vlaku z miesta nehody, čím došlo k obnoveniu prevádzky bez súhlasu vyšetrovateľa ŽSR.

Menovaný porušil:

- služobný predpis ŽSR Z 17 Nehody a mimoriadne udalosti, čl. 127, ktorý hovorí že s odstraňovacími a obnovovacími prácami sa smie začať len po jednoznačnom súhlase danom orgánom činným v trestnom alebo priestupkovom konaní (ŽP) a vyšetrovateľa ŽSR. Súhlas orgánu činného v trestnom a priestupkovom konaní (ŽP) je potrebný pri nehodách kategórií A, B.

- služobný predpis ŽSR Z 1 - Pravidlá železničnej prevádzky, Šiesta časť, XXXV Kapitola Nehody, čl. čl. 1244, ktorý hovorí, že stopy po nehode sa musia ponechať nezmenené. Odpratávanie povolí orgán, ktorý nehodu vyšetruje. Na práce, ktoré sa musia vykonať na záchranu ľudských životov, nie je tento súhlas potrebný a musia sa začať urýchlene.

3. dispečer ZSSK Jozef Cigán, v čase vzniku nehody regionálny dispečer ZSSK tým, že: po obdržaní oznámenia od vlakvedúcej vlaku R 705 (taktiež aj od výpravcu ŽST Nové Mesto nad Váhom), že došlo počas odchodu vlaku k zatahnutiu záchrannej brzdy z dôvodu vypadnutia cestujúceho vlaku, túto mimoriadnosť nezaznamenal do telegrafného zápisníka, následne vo svojich výpovediach uvádza, že nevie uviesť čas, ako ani presný obsah rozhovorov, čím vzniká rozpor v tvrdení medzi ním a vlakvedúcou vlaku R 705 pri podávaní dôležitých informácií.

Menovaný porušil:

- smernicu ZSSK, Operatívne riadenie prevádzky v Železničnej spoločnosti Slovensko, a.s., Článok 2., časť 2.3.2 v súbežnosti s Vykonávacím pokynom č. 1/2010, ods. 4 zo dňa 28.05.2010, ktorý nariaďuje: „Na každom pracovisku bude dňom 01.06.2010 pre evidenciu hlásení, rozhodnutí, oznámení a pod. založený telegrafický zápisník. V uvedenom zápisníku musia byť evidované všetky dôležité prichádzajúce aj odchádzajúce telefonické hovory. Hovory číslujte“

4. dispečer ZSSK Rudolf Bott, v čase vzniku nehody ústredný dispečer ZSSK tým, že zamestnanca domácej pohotovosti o nehode nevyrozumel ihneď po obdržaní informácie od regionálneho dispečera.

Menovaný porušil:

- služobný predpis ZSSK D 17 Predpis pre hlásenie, evidenciu a zisťovanie príčin vzniku nehôd a mimoriadnych udalostí,

Druhá časť, Kapitola VI, Hlásenie nehôd, čl. 45, ktorý hovorí že Ústredný dispečer ZSSK informuje ihneď o vzniku vážnej, menšej nehody a incidentu určených zamestnancov v zmysle Smernice „Informačný a vyznievaci systém pre hlásenie a vyšetrovanie nehôd, mimoriadnych udalostí a úrazov“ a podľa Zvolávacieho plánu (Príloha č. 1).

5. vozňový inšpektor Ľubomír Juhás, v čase pred vznikom nehody vykonával v Bratislave, odstavne koľajisko východiskovú technickú prehliadku (VTP) vozňov na súprave vlaku R 705, a to tým že pri vykonávaní VTP pri vlaku R 705 v zmysle technologických postupov prác (TPP) č.j. 2928/2011-SeSP nezistil chýbajúce vnútorné nápisy označujúce koncové polohy uzáveru na bočných dverách vo vnútri vozňa.

Menovaný porušil:

- služobný predpis ZSSK V 62, Prevádzkovo – technické podmienky železničných osobných vozňov čl. 149, ktorý hovorí, že vo vnútri vozňa musia byť popisy na označenie koncových polôh uzáveru na bočných dverách: Otvorené – Zatvorené

Príloha č. 2, ktorá hovorí že pri konečnej a východzej technickej prehliadke sa kontroluje na vnútornom zariadení pohľadom stav a úplnosť nápisov a označení.

čl. 156, ktorý hovorí že vozňový inšpektor zodpovedá za zistenie závad, chýb a nedostatkov a podľa potreby zabezpečí ich odstránenie

čl. 163, ktorý hovorí, že za riadne vykonanie technickej prehliadky zodpovedá vozňový inšpektor, ktorý vozne zaradené do vlaku prehliadal.

Opatrenia voči uvedeným zamestnancom prijali vedúci zamestnanci ŽSR a ZSSK.

4. Dodatočné poznámky: neuvádzajú sa.

V. Vykonané opatrenia: neuvádzajú sa.

VI. Bezpečnostné odporúčania a závery:

- pre ZSSK prijať opatrenia, v rámci daných možností, na kontrolu funkčnosti blokovania a zatvárania dverí vozňov rady „B“, ako aj polepovanie informačnými a upozorňujúcimi nálepkami na vozňoch pre lepšiu bezpečnosť cestujúcich vo vlakoch.
- ohlásenie splnenia uložených úloh ako aj prijaté opatrenia nahlásiť na MDVRR SR.
- vážna nehoda je predmetom objasňovania ŽP Trenčín, ktoré stále trvá.
- oboznamovať sa s osobnými údajmi uvedenými v „Správe“ môžu iba určené oprávnené osoby, ktoré sú povinné v súlade so Zákonom NR SR č. 428/2002 Z. z. v znení neskorších predpisov dodržiavať ochranu osobných údajov.

Predkladá:
Ing. Milan Miklovič
vyšetrovateľ MDVRR SR

Ing. Jiří K u b á ě k , CSc.
generálny riaditeľ sekcie

Príloha : 1

Rozdeľovník:

Železnice Slovenskej republiky
Klemensova 8
813 61 Bratislava

Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.
Rožňavská 1
832 72 Bratislava 3

Úrad pre reguláciu železničnej dopravy
Miletičova 19
820 05 Bratislava

Krajské riaditeľstvo policajného zboru v Trenčíne
Odbor železničnej polície
Jilemnického 1
911 42 Trenčín

Zoznam skratiek

HDV – hnacie dráhové vozidlo
BŽD – bezpečnosť železničnej dopravy
MDVRR – Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR
R – rýchlik
PSt 1. – pomocné stavadlo 1
RZP - rýchla zdravotná pomoc
ŽP – železničná polícia
SPO – stredisko prehliadok a opráv
OŽP – oddiel železničnej polície
NsP – nemocnica s poliklinikou
NU – nehodová udalosť
SPD – Stredisko prevádzky depa
SP – stredisko prevádzky
OR – oblastné riaditeľstvo
ZCP – zošitový cestovný poriadok
GVD – grafikon vlakovej dopravy
Ž 1 – pravidlá železničnej prevádzky
EPZ – elektrické prevádzkové zariadenie
VTP – východisková technická kontrola
KTP – konečná technická kontrola
ŽST- železničná stanica
ŽSR – Železnice Slovenskej republiky
ZSSK Cargo - Železničná spoločnosť Cargo, a. s.
ZSSK - Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.
ŽOS – Železničné opravovne a strojárne

Hovory na jednotlivých rádiostaniciach sú zaznamenávané záznamovým zariadením AudioPC. Rovnako sú zaznamenávané aj telefonické hovory cez spojovací systém ALFA záznamovým zariadením REVOC.

Prepis hovorov z uvedených zariadení, ktoré priamo súvisia z nehodu (postupnosť podľa času).

19:11:59 dozorca depa Cargo Rybárik + dozorca výhybiek PSt.1 ŽSR Vician – ŽST N.M.n.V., dispozičný výpravca Paulovič

Rybárik: doprava, tuto pred stavadlom voľajaký chalaniska vykrikujú, že tam voľakto vypadol z vlaku a strašne krváca

Paulovič: kto volá?

Rybárik: tu je depo,

Paulovič: voľakto tam zatiahol rýchlobrzdu?

Rybárik: nejaký chalaniská, treba sanitku volaaku, alebo niečo také, lebo tu je akurát pred stavadlom

Vician: treba aby prišli túto od Strojstavu,sanitka, vypadol z vlaku,

19:12:27 vonkajší výpravca Jamrich – dozorca výhybiek PSt.1 ŽSR Vician

Jamrich: ahoj, Števkó zdravím ťa, prosím ťa pozri mi tam či tá 705 stojí na výhybkách a či sa hýbe,

Vician: stojí

Jamrich: Marek stojí, 705 stojí

Vician: doprava, stojí ale neviem čo tu vyviedli pod budú, či niekto nevypadol z vlaku, (do tohto hovoru sa ozýva hlas iného zamestnanca asi dozorca depa Cargo p. Rybárika: z vlaku vykrikujú že tam voľakto vypadol z vlaku a že strašne krváca)

19:13:52 h dispozičný výpravca Marek Paulovič - výpravca Bohuslavice Emanuel Zámečník

Výpravca Paulovič : rýchlik ostal mi na výhybkách, voľakto vypadol z rýchlika, tak bude stáť, dobre

Výpravca Bohuslavice : aha, dobre Marek, tak to musia riešiť, lebo čo

Výpravca Paulovič: no, voľakto tam tuším vyskočil z rýchlika, alebo čo, mám ho krížom cez výhybky, dobre, takže zatiaľ akože mu ani nemusíš stavať, keď sa uvoľní

Výpravca Bohuslavice: už mám potahlé, no nič, a osobný?

Výpravca Paulovič: osobný, on osobný nedostanem ani dovnútra, počkaj, vieš čo máš ho v stanici?

Výpravca Bohuslavice: áno

Výpravca Paulovič: tak ho ešte nevypravuj

Výpravca Bohuslavice: ja ho nevypravujem, on odíde sám, no ja neviem, tak ho nechaj u vchodu teda, nie

Výpravca Paulovič: noo, dobre, dobre nechám ho u vchodu

Výpravca Bohuslavice: no

Výpravca Paulovič: dobre

19:14:03 dozorca výh. PSt.1 Vician – ŽST N.M.n.V., dispozičný výpravca Paulovič

Vician: stavadlo, idem odomknúť bránu, keby došla tá sanitka

Paulovič : Milanko volá sanitku, tak za chvíľu je tam sanitka

19:15:41 prevádzkový dispečer ŽSR Horváth – ŽST N.M.n.V., vonkajší výpravca Jamrich

Horváth: prosím prevádzkový

Jamrich: mesto, dobrý večer pán prevádzkový, Jamrich pri telefóne, pred chvíľkou ste hovorili z Marekom Paulovičom že sa nič nedeje, už sa deje, od 705 tam vypadol nejaký cestujúci krížom cez výhybky v Meste, a že silno krváca, bola volaná 112 a zo 112 mu volajú policajtov,

Horváth: na odchodovom zhlaví smerom ?

Jamrich: na Bohuslavice áno, na odchodovom zhlaví ten rýchlik stojí krížom,

Horváth: rozumel som, dobre

Jamrich: dobre

19:16:43 dozorca výhybiek PSt.1 Vician – ŽST N.M.n.V., dispozičný výpravca Paulovič

Vician: hovorili ste im Marek nech prídu s tejto strany od Strojstavu?

Paulovič: od Strojstavu, Milanko telefonoval so sanitkou

19:17 h – volanie zo služ. MT vlakvedúcej na MT č. 0903 282764 – reg. dispečer Cigán - trvanie 1min,12sek – záznam hovoru nie je k dispozícii

19:17:22 prevádzkový dispečer ŽSR Horváth – ŽST N.M.n.V., vonkajší výpravca Jamrich

Horváth: mesto, policajtov ste volali

Jamrich: 112 povedala že zavolá

Horváth: hm.....

19:17:53 ŽST N.M.n.V., dispozičný výpravca Paulovič - prevádzkový dispečer ŽSR Horváth

Paulovič : mesto, Peter čo si chcel

Horváth: počuj, policajtov, sanitku,

Paulovič : sanitka je vy avizovaná, sanitka že zavolá aj policajtov

Horváth: radšej to urob ty, ty to máš za povinnosť, vieš

Paulovič: na 112 je to oznámene a tá že pošle aj sanitku aj policajtov, tá to zabezpečí

Horváth: vlak tam stojí že

Paulovič: áno stojí mi cez výhybky.....,

Horváth: cez odchodové výhybky na odchodovom zhlaví ?

Paulovič: áno

Horváth: dobre, treba volať hovorím zavolaj aj ty tých policajtov, to je tvoja povinnosť zavolať,

Paulovič: dobre, len žilinského sa nemôžem dovolať sa vôbec, poviš žilinskému dispečerovi

Horváth: toto je ešte náš, v našom obvode, počúvaj to je jedná vec a neviem či nebude treba aj prednostu

Paulovič: dobre šak skúsime ho zavolať či ho bude treba

Horváth: kto ti to tam povedal že vypadol?

Paulovič: vieš čo, to rýchlik mi ostal stáť, pozerám, lebo rušňovodič sa nehlási na kapši, ale tuto signalista aj depo mi volal že tam cestujúci vykrikujú že tam niekto leží vedľa vlaku, že vypadol

Horváth: hmmm

Paulovič: takže oficiálne mi nikto nič neoznámil, to len cestujúci kričali tam, skrátka panika medzi cestujúcimi.

Horváth: je vlastne ešte v obvode stanice, ty si mu dal odchod čo?

Paulovič: áno ja som mu dal na odchod lebo mal vyše dve minúty

Horváth: po výprave

Paulovič: áno po výprave, už na odchodových výhybkách,

Horváth: dobre, hovorím tú sanitku, políciu

Paulovič: a prednostu skúsime

Horváth: 705-ka tam stojí, že

Paulovič: áno, áno, tá stojí, vieš čo keď tak povedz žilinskému že, 705-ka bude meškať, to bude možno aj hodinu dostane, lebo stále sa mi nehlási žilinský, nech si to tam on

Horváth: ja idem na regionálneho

19: 18:16 počuť slabé hlasy v diaľke, asi, nedá sa rozohnať

19:18:33 kontrolný dispečer ŽSR Rybár – ŽST N.M.n.V., vonkajší výpravca Jamrich

Jamrich: Nové Mesto nad Váhom, výpravca Jamrich, dobrý večer pán Rybár, hlásime sa v službe, to je prvá vec, druhá vec, nahlásili nám od rýchliku 705 naši zamestnanci nahlásili, že vypadol tam z rýchliku cestujúci, nahlásené to bolo na 112, 112 poslala RZP a taktiež na čísle 112 to oznámili policajtom

Rybár: čiže to bolo po výprave a je to , nevie sa v ktorom mieste ? , lebo som teraz bol u regionálneho

Jamrich: bolo to v meste, krížom cez výhybky

Rybár: takže zatiaľ ho nenašli, uvidíme jak bude a 705 pokračuje, áno ?

Jamrich: zatiaľ 705 stojí v meste,

Rybár: to nie je bohvie – čo

Jamrich: stojí krížom cez výhybky, čiže vlaky čo prišli zatiaľ stoja pred vchodovým a stoja na prvej koľaji

Rybár: to by bolo dobré vypraviť a nech si ich....., ich....., lebo on vypadol na opačnej strane, alebo vypadol, alebo vyskočil, alebo čo,

Jamrich: to nevieme, to nám len hlásil jako z toho len, už hlási rušňovodič od 705

(hlas rušňovodiča v pozadí : policajti tam behajú, dispečerovi sa to hlásilo),

Rybár: to je rušňovodič (to sa pýta na hlas ktorý bolo počuť z vysielacky u výpravcu)

Jamrich: áno rušňovodič, už to podchytené je, záchranka tam je, policajti tam behajú, čo oznámia.....

Rybár: dobre by bolo, volali ste niekoho z vedenia ? ,

Jamrich: ideme akurát volať

Rybár: lebo to bude B-čko, v každom prípade

Jamrich : rozumel

Rybár: ale, ale musíme dosiahnuť to, aby to povolili vypraviť, ja idem nejakých šéfov volať, aby dali pokyn tým policajtom, ale keď s nimi budete hovoriť, tak že by sa ten rýchlik vypravil, a niekde inde že by s spravil zápis, alebo čo s tým

Jamrich: dobre rozumel som, poviem dispozičnému, ďakujem pekne, dopočutia

Rybár: dopočutia

19:19:02 rušňovodič vlaku R 705 Ševela – ŽST N.M.n.V., dispozičný výpravca Paulovič

Ševela: mesto doprava 705-ka,

Paulovič : 705–ka počuješ mesto?

Ševela: no, že nejaký chlapík vypadol či čo z vlaku, stiahli záchranku, teraz tam policajti behajú, dispečerovi sa to hlásilo, neviem asi neodídeme zakiaľ sa to nevyjasní

Paulovič: dobre zatiaľ stojíte, uvidíme čo ďalej, zatiaľ neťahajte

Ševela: dispečer o tom vie

Paulovič: všetci sú vyrozumený už, lebo cestujúci hlásili cez stavadlo, signalista mi oznámil že tam je volaaký úraz, takže už sa to rieši

Ševela: dobre 705 rozumel

19:19:26 dozorca PSt.1 Vician – ŽST N.M.n.V., dispozičný výpravca Paulovič

Vician: Marek, čo hovorili, kde je tá sanitka?

Paulovič:.....takže ja neviem kedy príde

19:20:58 regionálny dispečer ZSSK Cigáň – ŽST N.M.n.V., vonkajší výpravca Jamrich

Jamrich: dobrý doprava mesto Jamrich

Cigáň: dobrý večer Cigáň, tak ešte hľadajú ho, nenašli ho, lebo on vypadol z druhej strany

Jamrich: no je to možné

Cigáň: no sú tam aj policajti, tak to išli hľadať, hneď keď mi bude volať vlakvedúca, hneď vám dáme vedieť čo vlastne a ako...

Jamrich: dobre

Cigáň : dobre, zatiaľ tak

Jamrich: dobre tak rýchlik tam zatiaľ stojí

Cigáň: no rýchlik tam stojí, išli aj policajtmí hľadať ... je aj rušňovodič vyrozumený, všetci, čata vie o tom, tak išli a ak ho nájdú hneď budem volať, dobre

Jamrich: dobre

Cigáň: dobre

19:24:34 vlak 13370 – doprava – nesúvis s nehodou

19:25 h – volania z o služ. MT regionálneho dispečera p. Cigáňa na MT 0903 511699 – vlakvedúca R 705 – trvanie 37sek. – záznam hovoru nie je k dispozícii

19:26:54 rušňovodič R 705 Ševela – ŽST N.M.n.V., dispozičný výpravca Paulovič

Ševela: doprava mesto som vypravený, môžem ísť?

Paulovič: teraz kto volá? 705-ka volá?.....705-ka počuješ mesto dopravu?

Ševela: áno 705 je pod výpravou, že či môžem odísť do trate?

Paulovič: a, boli tam aj policajti, dali vám súhlas?

19:27:35 ŽST N.M.n.V., dispozičný výpravca Paulovič – rušňovodič 705 Ševela

Paulovič: 705-ka počkajte chvíľu, počkajte, aby sme zase neutiekli z vlakom

Ševela: čakám

19:28:49 rušňovodič R 705 Ševela – ŽST N.M.n.V., dispozičný výpravca Paulovič

Ševela: doprava mesto, ja som si pýtal len, bo som v obvode stanice či môžem to opustiť, jako vy nemusíte riešiť nič, keď vlaková čata má povolenie tak odchádzam

Paulovič: 705-ka môžete odchádzať, s regionálneho, regionálny dispečerom dal súhlas, takže môžete ťahať

Ševela: 705 rozumel

19:29 h – volanie zo služ. MT vlakvedúcej na MT č. 0903 282764 – reg, dispečer Cigáň - trvanie 31sek – záznam hovoru nie je k dispozícii

19:31 h - volanie zo služ. MT vlakvedúcej na MT č. 0903 282764 – reg, dispečer Cigáň - trvanie 1min.18sek – záznam hovoru nie je k dispozícii

19:33:15 dozorca vyh. PSt.1 Vician - ŽST N.M.n.V., dispozičný výpravca Paulovič

Vician: Marek, jak to vyzerá, dovolali ste sa tam alebo

Paulovič: počkaj však že, že ho nemôže nájsť, našli ho?

Vician: neďaleko búdy,

Paulovič: prosím?

Vician: neďaleko búdy je, šák ja ich tu čakám pri Strojstave, nikto nejde

Paulovič: on tam leží?

Vician: šák ho oživujú, robte tam čosi

Paulovič: a je tam sanitka?

Vician: neni tu nikto,

Paulovič: poli...., hľadali, nemohli ho nájsť, kde je presnejšie, v ktorých miestach, kam mám poslať policajtov aj sanitku

Vician:sú vozíky odstavené,

Paulovič: najlepšia cesta, kade sa tam dostane tá sanitka?, prístupová?

Vician: od Strojstavu, alebo teda okolo bieleho domu, ale šák....., šák by hádam hūkali, zatiaľ so nič nepočul, ja mám kľuč aj od tej brány, že by som im otvoril z druhej strany

19:34:04 ŽST N.M.n.V., vonkajší výpravca Jamrich – prevádzkový dispečer ŽSR Horváth

Jamrich: prosím mesto

Horváth: mesto ?, však že to policajti prehľadali a že tam nikoho nenašli, tak čo, ste hovorili že tam niekto že krváca, čo tam, kto to hovoril

Jamrich: hovorili nám z depa, a nahlásili ním to aj zo stavadla, naši zamestnanci, proste jednoducho tam zatiahli na tej 705-ke zatiahli záchranku, ten cestujúci keď videli ho že vypadol ..

Horváth: dobre, policajti že tam boli,že nikoho nenašli, ten vlak sa už pohol?,

Jamrich: teraz nám hlási z jedničky že tam záchranka je a že oživujú toho cestujúceho

Horváth: oživujú toho cestujúceho, je tam , to je jak u blbých?, takže je tam záchranka a je pri ...?

Jamrich: dočkajte, nie, nie je tam záchranka, teraz nahlásil, že to je na 10-tej koľaji, čiže na 10-tej koľaji, že tam ho našiel ten signalista

Horváth: na 10-tej koľaji leží, človek a našiel ho signalista

Jamrich: áno, našiel ho ten, lebo tam ho išiel pozeráť ten signalista, ktorý nám to nahlásil

Horváth: takže tam je záchranka už ?

Jamrich: nie, záchranka ešte nie

Horváth: takže signalista ho našiel, je na 10-tej koľaji,

Jamrich: áno

Horváth: (v pozadí : aj stanica volá záchranku) dobre, vlak stojí ešte, že?

Jamrich: nie vlak sa pohol, policajti dali, policajti dali súhlas, ano vlak pohol sa

Horváth: dobre, dobre, potom uveďte dátum, že dátum časový údaj kedy sa pohol,

Jamrich: no kolega to dal do denníku všetko

Horváth: hm, dobre, kedy to bolo

Jamrich: 30, veď tu rozprávam aj s ním aj s Vami, 19.30

Horváth: hm 19:30, prednostu ste volali?

Jamrich : áno

Horváth: čo povedal?

Jamrich: že sa skontaktuje s vami a dohodne sa s vami

Horváth: dobre, tak je to na 10-tej koľaji, odchádzal 19:30, rozumel som dobre

Jamrich: rozumel

19:36:14 dozorca výh. PSt.1 Vician - ŽST N.M.n.V., dispozičný výpravca Paulovič

Vician: teraz som videl záchranku, išla hore ponad Klanečnicu

Paulovič:a počuješ dopravu,

Vician: áno počujem

Paulovič: s ním môžem chodiť, čo?, trať je voľna, koľajnica?

Vician: no sú tam pri koľajách, oni, pri štvrtej, on vypadol z toho vlaku

Paulovič: takže ale keď pôjdem na 4-tú koľaj nič sa nestane?, stane sa?,
choď tam, lebo na 4-tú koľaj ti vchádza osobný, ten motor

Vician: tak mu povedzte cez vysielacuku, že nech tam ide pomaly

Paulovič: motor sa mi nehlási

19:38 h - volania z o služ. MT regionálneho dispečera p. Cigáňa na MT 0903 511699 – vlakvedúca R 705 – trvanie 1min,41sek. – záznam hovoru nemáme

19:38:53- vlak 46200 - ŽST N.M.n.V., dispozičný výpravca Paulovič

Paulovič: 46200 počuješ dopravu

Vlak 46200: počúvam

Paulovič: máte postavený odchod, môžete odchádzať, len bacha aby tam nejaký cestujúci vám nepodbehli, tak odchádzajte opatrne

Vlak 46200: dobre, to je toľ vedľa mňa

19:41:54 rušňovodič vlaku na 4-tej koľaji - dozorca depa Cargo Rybárik - ŽST N.M.n.V., dispozičný výpravca Paulovič

rušňovodič na 4-tej koľaji: ak sa dá stavaj mi s tej 4-tej

Rybárik: už došli zdravotáci, nemusíš čakať tam, oni došli odtiaľto z druhej strany

Paulovič:

19:45:31 ŽST N.M.n.V., dispozičný výpravca Paulovič - dozorca vých. PSt.1 Vician

Paulovič: tu je doprava Štefan počuješ na?

Vician: áno počúvam

Paulovič: prosím ťa ta záchranka už prišla

Vician: áno už sú pri ňom, aj auto ešte

Paulovič: dobre, koľko prosím ťa minút sú už tam, ta záchranka aby sme vedeli poznačiť čas

Vician: päť minút hovorí túto kolega z depa, ja som bol pri Strojstave na hlavnej ich čakať

Paulovič: no a mi sme volali na, .. pri .., na tej strojstavskej, ich zo strojstavu poslali naokolo preč, lebo som tam volal dva razi na tú 112,proste jednoducho domrvili to v závode Strojstav,..... všetko bolo z avizované správne, dobre ďakujem

19:49:36 ŽST N.M.n.V., dispozičný výpravca Paulovič - prevádzkový dispečer ŽSR Horváth

Horváth: vyrozumel si ho či námestníka či prednostu?

Paulovič : áno , teraz vonkajší akurát telefonuje volal s prednostom, počkaj sekundu, prednosta že bude teraz volať kontrolnému

Horváth: dobre OK

19:50:58 ŽST N.M.n.V., dispozičný výpravca Paulovič - dozorca vých. PSt.1 Vician

Paulovič: tak sú tam ti záchranári?

Vician: áno, áno už je tu aj auto, všetko

Paulovič: spýtaj sa ich že na jak dlho vyzerá hospitalizácia, že či je to len malé ošetrenie do 24-hodín že či bude na nohách, či opustí nemocnicu, alebo či bude ležať v nemocnici, jedná sa o , aby vedeli či to bude nehoda, alebo nebude

Vician: mám obavy či to prežije

Paulovič: takto je dokaličený?

Vician: nemôžu ho oživiť, vieš

19:51:20 ŽST N.M.n.V., dispozičný výpravca Paulovič - kontrolný dispečer ŽSR Rybár

Paulovič: áno, mesto, doprava prosím

Rybár: takto, konzultoval som s revízorom, informoval som ho, revízorom p. Líškom, hovorí že keby sa dalo zistiť, nie závesne aký je rozsah, či to teoreticky bude viac ako 24 hodín, lebo ak by to nebolo viac ako 24 hodín hospitalizácie tak by to B-čko nebolo.

Paulovič: dobre, hneď, mám tuto na drôte

Paulovič volá Vicianovi : sú tam ty záchranári?

Vician: Áno, Áno, už je tu aj auto, všetko

Paulovič: spýtaj sa ich na jak dlho vyzerá hospitalizácia, či je to len malé ošetrovanie do 24 hodín, či bude na nohách, alebo či bude ležať v nemocnici

Vician: bude rád keď to prežije

Paulovič : takže skrátka je dokaličený

Vician: nemôžu ho oživiť, vieš

Paulovič dispečerovi Rybárovi: Ste tam?, takže majú riziko aby to prežil,

Rybár: fu há, dobre, takže to už je....., práve pán prednosta zavolať, takže budem s nim hovoriť

Paulovič: bude to vážnejšie,

Rybár: ďakujem

20:02 h – Volania z o služ. MT ústredného dispečera p. Botta na MT 0903 729276 – člen domácej pohotovosti Bc. Vladimír Štefko – trvanie 56sek. – záznam hovoru nie je k dispozícii

20:04:16 ŽST N.M.n.V., dispozičný výpravca Paulovič - dozorca výh. PSt.1 Vician

Paulovič: Štefan počuješ dopravu

Vician: áno

Paulovič: tá sanitka je ešte

Vician: je, ešte stále ho oživujú

Paulovič: aj ty policajti

Vician: ty zobrali tých dvoch čo potom asi stiahli tú brzdu, čo vyskočili za nim, a odišli, išli autom preč s nimi.

Paulovič: dobre

Vician: keď odíde sanitka ti zavolám

Paulovič: daj potom vedieť

Vician: áno

21:13 h - volania z o služ. MT regionálneho dispečera p. Cigáňa na MT 0903 511699 – vlakvedúca R 705 – trvanie 6sek. – záznam hovoru nemáme

Výmena verbálnych správ v súvislosti s nehodou, ktorá bola uskutočňovaná prostredníctvom mobilných telefónov nebola zaznamenávaná záznamovým zariadením.