



MINISTERSTVO DOPRAVY, VÝSTAVBY
A REGIONÁLNEHO ROZVOJA
SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Záverečná správa z vyšetrovania

Incidentu /kategórie C4/ v ŽST Bratislava-Lamač,
ku ktorému došlo dňa 1. 10. 2015 o 21:26 hod

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho
rozvoja Slovenskej republiky

MINISTERSTVO DOPRAVY, VÝSTAVBY A REGIONÁLNEHO ROZVOJA
SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Námestie slobody č. 6, P.O.BOX č. 100, 810 05 Bratislava 15
Sekcia železničnej dopravy a dráh

Číslo: 21229/2015/C360-SŽDD/66887

V Bratislave dňa 3.11.2015

Vec: Záverečná správa z vyšetrovania

Stupeň dôvernosti: CH

Záverečná správa z vyšetrovania

incidentu kategórie C 4, prejdienie návesti Stoj, odchod vlaku Pn 47770 LTESK bez súhlasu za odchodové návestidlo L 4 s návesťou 1, Stoj, ku ktorému došlo v ŽST Bratislava-Lamač, na 4. staničnej koľaji, v km 48,860, dňa 01.10.2015 o 21:26 h.

I. Súhrn

O 21:26 h dňa 01.10.2015 došlo v nesamostatnej železničnej stanici (NŽST) Bratislava-Lamač, na 4. staničnej koľaji, v km 48,860, ku vzniku incidentu kategórie C 4 – prejdienie návesti 1, Stoj – odchod vlaku Pn 47770 LTESK bez súhlasu za odchodové návestidlo L 4 s návesťou 1, Stoj. Incidentom boli zmeškané 3 vlaky osobnej dopravy dopravcu Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. (ZSSK), spolu o 49 minút a 1 vlak nákladnej dopravy dopravcu LTE Logistik a Transport Slovakia s.r.o. (LTESK) o 242 minút. Pri incidente nebola vyčíslená žiadna škoda. Incident vznikol nedôsledným sledovaním návestných znakov na odchodovom návestidle L 4 rušňovodičom počas odchodu vlaku Pn 47770 LTESK z NŽST Bratislava-Lamač. Pri vyšetrovaní nehody boli použité aj materiály zo zisťovania príčin nehody vykonaného ŽSR.

II. Údaje týkajúce sa incidentu

1. Incident

a) Dátum, presný čas a miesto udalosti

O 21:26 h, dňa 01.10.2015, trať číslo 126 A Bratislava hlavná stanica – Kúty – Lanžhot CZ, NŽST Bratislava-Lamač, 4. staničná koľaj, km 48,860.

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

V dotknutý deň 01.10.2015 prebiehal chod vlaku Pn 47770 LTESK bez závad a mimoriadností, o 21:04 h prešiel vlak cez ŽST Bratislava hlavná stanica. V čase o 21:10 h postavil výpravca NŽST Bratislava-Lamač vchodovú vlakovú cestu pre vlak Pn 47770 LTESK zo smeru Bratislava hlavná stanica na staničnú koľaj č. 4 a ten zastavil na koľaji č. 4 o 21:14 h a keďže 1. traťová koľaj (TK) v úseku Bratislava-Lamač – Devínska Nová Ves bola vylúčená z prevádzky, mal byť predchodený vlakom Os 2034 ZSSK, tomu postavil výpravca vchodovú vlakovú cestu na staničnú koľaj č. 2 a postavil aj odchodovú vlakovú cestu pre vlak Os 2034 ZSSK zo staničnej koľaje č. 2 na 2. TK smer ŽST Devínska Nová Ves. Potom vyšiel pred dopravnú kanceláriu, aby sledoval vchod a odchod vlaku Os 2034 ZSSK, tu zbadal, že vlak Pn 47770 LTESK, stojaci na staničnej koľaji č. 4, sa dal do pohybu, vrátil sa do dopravnej kancelárie a snažil sa spojiť prostredníctvom rádiovanej stanice (RDST) s rušňovodičom vlaku Pn 47770 LTESK a následne ho viackrát vyzval, aby vlak zastavil. Rušňovodič mu odpovedal, že nerozu-

mie a pokračoval v chode, po chvíli však vlak Pn 47770 LTESK zastavil. Výpravca pohľadom na indikačnú dosku reléového zabezpečovacieho zariadenia (RZZ) zistil, že vlak Pn 47770 LTESK prešiel odchodové návestidlo L 4 s návesťou č. 1 Stoj, čím zapríčinil aj zmenu návestného znaku pre vlak Os 2034 ZSSK na návestidlo L 2 z návesti č. 3 Voľno, na návesť č. 1 Stoj. Po zastavení vlaku Pn 47770 LTESK dal výpravca ŽST Bratislava-Lamač pokyn rušňovodičovi, aby s vlakom cúvol pred úroveň odchodového návestidla L 4, bez súhlasu vyšetrojúcich orgánov, pričom tento posun sa aj uskutočnil; nakoľko vlaková cesta pre vlak Os 2034 ZSSK zostala pod záverom, odchod uvedeného vlaku sa uskutočnil na návesť 38, Opatrne na privolávaciu návesť na odchodovom návestidlo L 2. Na odstraňovanie následkov incidentu neboli použité nehodové pomocné prostriedky.

c) Rozhodnutie o vykonaní zisťovania príčin vzniku incidentu, zloženie tímu a vykonanie zisťovania príčin vzniku incidentu

Generálny riaditeľ sekcie železničnej dopravy a dráh Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky (ďalej „ministerstvo“), Ing. Jiří Kubáček, CSc., určil na vyšetrovanie príčin uvedenej nehody vyšetrovateľa ministerstva Ing. Mikuláša Sedláka. ŽSR určili na zisťovanie príčin nehody hlavného inšpektora bezpečnosti železničnej dopravy (HIBŽD) Maroša Botku. Dopravca LTESK za člena tímu určil zamestnanca Ing. Branislava Žilinského. Zisťovanie príčin vzniku incidentu sa vykonávalo od 01.10.2015 do 30.10.2015.

2. Popis incidentu

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

- **Rastislav Prikryl**, rušňovodič, zamestnanec dopravcu LTESK;
- **Ing. Pavel Suhanský**, výpravca NŽST Bratislava-Lamač, zamestnanec ŽSR, Oblastné riaditeľstvo (OR) Trnava, ŽST Bratislava hlavná stanica.

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

Dotknutý vlak Pn 47770 LTESK bol v zmysle Zošitového cestovného poriadku (ZCP) č. 126, strana 143, pravidelný nákladný vlak, jazdiaci denne na trati Štúrovo – Bratislava hlavná stanica – Kúty – Ústí n.L. – Střekov CZ. Vlak mal byť vezený hnacím vozidlom (HV) radu Vectron MS, normatív hmotnosti: T 2500 ton. Potrebné brzdiace percentá mal 66 a stanovenú rýchlosť v úseku Bratislava-Lamač – Devínska Nová Ves mal 85 km.h⁻¹. Dotknutý deň 01.10.2015 bola súprava vlaku Pn 47770 LTESK zostavená z HV radu 91 80 6 193 215-1 a 27 vozňov. Vlak mal dĺžku 559 metrov, 112 náprav, dopravnú hmotnosť 2215 ton, celkovú hmotnosť 2305 ton a skutočné brzdiace percentá 72. Vlak bol počas jazdy riadne označený príslušnými návesťami v zmysle predpisu ŽSR Z 1 Pravidlá železničnej prevádzky. Incidentom nedošlo k poškodeniu dráhových vozidiel dopravcu.

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

Miesto incidentu sa nachádzalo v km 48,860 dvojkoľajnej elektrifikovanej trate 1. kategórie Bratislava hlavná stanica – Kúty – Lanžhot CZ o rozchode 1435 mm, na 4. staničnej koľaji v NŽST Bratislava-Lamač, kde sa doprava vykonávala v zmysle predpisu ŽSR Z 1 Pravidlá železničnej prevádzky. NŽST Bratislava-Lamač bola vybavená staničným zabezpečovacím zariadením tretej kategórie – reléovým zabezpečovacím zariadením, s výmenami prestavovanými skupinovo. 4. staničná koľaj v NŽST Bratislava-Lamač bola ohraničená návestidlami S 4 – L 4 a jej užitočná dĺžka bola 690 metrov a slúžila ako koľaj vchodová, odchodová a prechodová pre všetky vlaky okrem vlakov pre nástup a výstup cestujúcich.

Nad koľajou sa nachádzalo trakčné vedenie 25 kV 50Hz. Návestidlo L 4, v úrovni ktorého vznikol incident, bolo umiestnené nad koľajou č. 4, na návestnej lávke v smere chodu vlaku, v km 48,860. Návestidlo L 4 bolo štvorznakové, platné pre jazdu vlakov aj pre posun. Železničný zvršok staničnej koľaje č. 4 v NŽST Bratislava-Lamač mal rozchod 1435 mm, tvorili ho koľajnice tvaru R 65, zvarené do bezстыkovej koľaje, podvaly SB8, rozdelenie „d“. Návestidlo L 4 sa nachádzalo v pravotočivom oblúku s polomerom $R = 540$ metrov a prevýšenie bolo $p = 93$ milimetrov. Následkom incidentu nedošlo k poškodeniu zariadení infraštruktúry v správe ŽSR.

d) Komunikačné prostriedky

Komunikácia medzi rušňovodičom a výpravcom bola uskutočnená prostredníctvom RDST, záznamové zariadenie nebolo vybudované.

Pri incidente nedošlo k poškodeniu komunikačných prostriedkov.

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

Na mieste incidentu, ani v jeho blízkosti, neboli vykonávané žiadne práce.

f) Spustenie núdzového plánu železnice s nadväzným reťazcom udalostí

Núdzový plán železnice pre prípad vzniku incidentu bol spustený z ohlasovacieho pracoviska NŽST Bratislava-Lamač. Službukonajúci výpravca NŽST Bratislava-Lamač Ing. Pavel Suhanský vyrozumel o vzniku incidentu kontrolného dispečera ŽSR OR Trnava a tak následne ďalšie dotknuté zložky.

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

S ohľadom na povahu incidentu nebolo potrebné spustiť plán vyrozumievania záchranných a zdravotných služieb. Políciu vyrozumel telefonicky kontrolný dispečer ORD OR Trnava.

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

V súvislosti s predmetným incidentom sa nezisťovalo.

3. Mŕtvi, zranení a materiálne škody v členení podľa článkov 35 a 38 Z17

Incident nevedol k zraneniu ani usmrteniu zamestnancov ŽSR, dopravcu, cestujúcich a iných osôb, ani k poškodeniu zariadení infraštruktúry v správe ŽSR, ani dráhových vozidiel dopravcu LTESK. Doprava nebola prerušená. Došlo k zmeškaniu 3 osobných vlakov dopravcu ZSSK: Ex 177 o 10 minút, Os 2034 o 24 minút a Os 2039 o 15 minút (spolu o 49 minút). Ďalej bol zmeškaný 1 nákladný vlak dopravcu LTESK: Pn 47770 o 242 minút. ŽSR a dopravca ZSSK, v zmysle článku 39 predpisu ŽSR Z 17 nevyčíslili žiadnu škodu. Celospoločenské náklady vzniknuté z dôvodu zmeškania štyroch vlakov (troch osobnej dopravy/ jedného nákladnej dopravy) neboli vyčíslené.

4. Vonkajšie okolnosti: počasie a geografické údaje

- zamračené, teplota +12 °C, jasno;
- k incidentu došlo v pravotočivom oblúku staničnej koľaje č. 4.

III. Zistené skutočnosti

1. Súhrn výpovedí

a) Železniční zamestnanci, vrátane dodávateľov

Rušňovodič vlaku Pn 47770 LTESK **Rastislav Prikryl**, v zápise so zamestnancom okrem iného uviedol, že vlak Pn 47770 LTESK uviedol do pohybu na základe prevzatej návesti Voľno z vedľajšej koľaje. Keď zbadal, že výhybky nie sú postavené pre jeho jazdu, s vlakom zastavil asi 30 m pred výhybkou č. 8. Po zastavení sa prostredníctvom RDST opýtal službukonajúceho výpravcu ŽST Bratislava-Lamač, prečo nie sú výhybky prestavené pre jeho chod. Ten mu od-

povedal, že spravil nehodovú udalosť. Následne si uvedomil, že s vlakom odišiel proti návesti Stoj. Asi po troch minútach mu službukonajúci výpravca dal súhlas na cúvanie vlaku za návestidlo L 4, čo aj vykonal. Následne počkal na príchod vyšetrojúcich orgánov a hliadku oddelenia železničnej polície (ŽP) Bratislava. Po ich príchode sa podrobil dychovej skúške na prítomnosť alkoholu v dychu s negatívnym výsledkom a podal vysvetlenie k vzniknutému incidentu.

Výpravca NŽST Bratislava-Lamač, **Ing. Pavel Suhanský**, v zápise so zamestnancom okrem iného uviedol, že pri sledovaní jazdy vlaku Os 2034 zistil, že sa pohol vlak Pn 47770 LTESK z koľaje č. 4, pre ktorého jazdu nemal postavenú odchodovú vlakovú cestu. Okamžite ho zastavoval prostredníctvom RDST. Rušňovodič na výzvy odpovedal, že nerozumie, ale následne s vlakom zastavil a opýtal sa, prečo nemá postavené výhybky pre jeho chod. Pohľadom na indikačnú dosku RZZ zistil, že vlak Pn 47770 LTESK prešiel odchodové návestidlo L 4 v polohe Stoj, o vzniknutej situácii informoval rušňovodiča uvedeného vlaku a zároveň sa ho opýtal, či si je vedomý, že prešiel návestidlo v polohe Stoj. Na to mu rušňovodič odpovedal, že omylom prevzal návesť zo susednej koľaje.

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 Pravidlá železničnej prevádzky a platným ZCP.

b) Požiadavky na personál a uplatňovanie týchto požiadaviek

Rušňovodič vlaku Pn 47770 LTESK **Rastislav Příkril**, mal platnú lekársku prehliadku (LP) do 28.01.2018, zmyslová skupina 1, psychologické vyšetrenie vykonané dňa 18.05.2013 s výsledkom „vyhovel“, odbornú skúšku (OS) č. 24 B2 (M,S,ES) LTESK mal platnú do 19.04.2018. V čase platnosti OS mal účasť na pravidelnom školení (PŠ) plnopočetnú, poslednú účasť mal dňa 26.06.2015.

Výpravca NŽST Bratislava-Lamač **Ing. Pavel Suhanský**, mal platnú LP do 13.11.2015, zmyslová skupina 2, psychologické vyšetrenie vykonané dňa 03.11.2009 s výsledkom „vyhovel“, OS č. 19 mal platnú do 16.01.2017. V čase platnosti OS mal účasť na PŠ plnopočetnú, poslednú účasť mal dňa 18.07.2015. Menovaní zamestnanci v čase vzniku incidentu spĺňali požiadavky pre výkon uvedenej funkcie a typovej pozície.

c) Obvyklé postupy interných kontrol a auditov a ich výsledky

V súvislosti so vznikom tohto incidentu sa nezisťovalo.

d) Rozhrania medzi rôznymi užívateľmi infraštruktúry

V súvislosti so vznikom tohto incidentu sa nezisťovalo.

3. Predpisy a pravidlá

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, odsek (3), písmeno a), v ktorom sa hovorí 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.

Vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 351 z roku 2010 Z.z. o dopravnom poriadku dráh

§ 7, ods. 3, v ktorom sa hovorí, že ak svieti na návestidle jedno svetlo alebo návestná plocha odrážajúca svetlo hnacieho vozidla, základný význam návestných farieb je tento:

a) červená – návesť „Stoj“.

Príloha č. 1 k vyhláške č. 351/2010 Z. z., ZÁKLADNÉ NÁVESTI A CHROMATICKOSŤ FARIEB NÁVESTNÝCH SVETIEL, prvá časť, základné návěsti na železničných dráhach

Na zabezpečenie jednotnosti návěstnej sústavy na železničných dráhach sa používajú:

1. Návěstné farby, ktorých vyhotovenie a význam ustanovuje § 7, pričom pred návěstou „Stoj“ musí každý vlak zastaviť.

b) Ostatné predpisy ako sú prevádzkové predpisy, miestne predpisy, požiadavky na personál, predpisy týkajúce sa údržby a platné normy**Predpis ŽSR Z 1 Pravidlá železničnej prevádzky:**

- článok 44, kde je okrem iného uvedené, že rozkazy vyjadrené návěstami sa musia včas splniť;
- článok 58, kde je okrem iného uvedené, že návěsť Stoj zakazuje jazdu vlaku za návěstidlo;
- článok 323, kde je okrem iného uvedené, že vlak nesmie odísť z dopravne s koľajovým rozvetvením bez návěsti dovoľujúcej odchod;
- článok 1244, kde je uvedené, že stopy po nehode sa musia ponechať nezmenené. Odpratávanie povolí orgán, ktorý nehodu vyšetruje.

Predpis ŽSR Z 17, Nehody a mimoriadne udalosti:

- článok 127, kde je okrem iného uvedené, že s odstraňovacími a obnovovacími prácami sa smie začať len po jednoznačnom súhlase danom orgánom činným v trestnom konaní a vyšetrovateľom.

4. Funkcie vozidiel a technických zariadení**a) Systém signalizácie, riadenia a zabezpečenia vlakov, vrátane automatického zariadenia na záznam údajov**

Pri rozbere záznamu z Prevádzkového informačného systému (PIS) bolo zistené, že vlak Pn 47770 LTESK prešiel cez ŽST Bratislava hlavná stanica o 21:04 h, s meškaním 279 minút, navýšenie meškania o 1 minútu, kód meškania 41 – prekročenie cestovných časov, do ŽST Bratislava-Lamač prišiel o 21:14 h a odišiel o 01:34 h s navýšením meškania o 242 minút, kód meškania 89 – iné zvláštne dôvody, po výmene rušňovodiča. Svoju jazdu na Slovensku ukončil o 02:33 h v ŽST Kúty št. hr.

b) Infraštruktúra

Dotknutý vlak Pn 47770 LTESK prechádzal po traťovej koľaji, na ktorej boli vykonávané pravidelné prehliadky, pričom po incidente neboli, vzhľadom na jeho charakter, zariadenia infraštruktúry prehliadnuté a premerané. Technický stav uvedených zariadení nemal vplyv na vznik incidentu. V záznamníku porúch na zabezpečovacom zariadení nebola zaznamenaná v čase vzniku incidentu žiadna porucha a zabezpečovacie zariadenie vykazovalo správnu činnosť.

Záznamové zariadenie nie je vybudované.

c) Komunikačné vybavenie

Preskúmaním Prevádzkového zápisníka na pracovisku výpravcu neboli zistené žiadne zápisy, ktoré by boli v príčinnej súvislosti so vznikom incidentu. Záznamové zariadenie dispečerského aparátu je vybudované.

d) Vozidlá vrátane registrácie z automatického zariadenia na záznam údajov

Dotknuté HV 91 80 6193 215-1 dopravcu LTESK, majiteľ European Locomotive Leasing GmbH Viedeň, Rakúsko, bolo vybavené elektronickým registračným rýchlomerným zariadením ALSTOM TRVP66392000 TRU/RU-1411016/1446, ktoré vykazovalo v čase vzniku incidentu správnu činnosť a bolo riadne obsluhované v zmysle vyhlášky a predpisov. Pri rozbere záznamu elektronického re-

gistračného rýchlomera z HV 91 80 6 193 215-1, ktoré bolo zaradené v čele vlaku, bolo zistené, že vlak Pn 47770 LTE bol o 21:24:07 h uvedený do pohybu, o 21:25:45 h dosiahol rýchlosť $14,922 \text{ km.h}^{-1}$ a bolo zavedené rýchločinné brzdenie. Vlak zastavil o 21:26:07 h po prejení dráhy 162 metrov. Následne o 21:28:08 h bol vlak uvedený do pohybu, zmena smeru jazdy, o 21:28:31 h dosiahol rýchlosť $8,62 \text{ km.h}^{-1}$ a zastavil o 21:29:20 h prejením dráhy 125 metrov. Dátum vykonania platnej technickej kontroly HV 91 80 6193 215-1 LTE, v zmysle Vyhlášky č. 351/2010 Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky z 19. augusta 2010 o dopravnom poriadku dráh, dopravca nepredložil.

5. Dokumentácia o systéme prevádzky

a) Opatrenia prijaté personálom pri riadení dopravy a signalizácii

Pred vznikom incidentu sa konala výluka 1. TK medzi NŽST Bratislava-Lamač – ŽST Devínska Nová Ves. Jazda vlakov v uvedenom úseku sa uskutočňovala v obojsmernej prevádzke po 2. TK.

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

Výmena verbálnych správ v súvislosti s udalosťou nebola vzhľadom na neexistenciu záznamových zariadení zaznamenaná.

c) Opatrenia prijaté na ochranu a zabezpečenie miesta udalosti

Miesto incidentu nebolo vzhľadom na charakter incidentu potrebné zabezpečiť.

6. Rozhranie človek – stroj (zariadenie) – organizácia

a) Pracovný čas zúčastneného personálu

Rastislav Prikryl, rušňovodič vlaku Pn 47770 LTE, bol v čase vzniku incidentu v zmene 4 hodiny, 26 minút. Odpočinok pred zmenou mal v dĺžke 25 hodín.

Ing. Pavel Suhanský, výpravca NŽST Bratislava-Lamač, zamestnanec ŽSR, OR Trnava, ŽST Bratislava hlavná stanica, bol v čase vzniku incidentu v zmene 3 hodiny, 36 minút. Odpočinok pred zmenou mal v dĺžke 72 hodín.

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

Následne, po incidente sa **Rastislav Prikryl**, rušňovodič vlaku Pn 47770 LTE a **Ing. Pavel Suhanský**, výpravca NŽST Bratislava-Lamač podrobili vyšetreniu na zistenie prítomnosti alkoholu dychovou skúškou prístrojom Alcotest Dräger 7410 s výsledkom $0,00 \text{ mg.l}^{-1}$, príslušníkmi oddelenia ŽP Bratislava.

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

V súvislosti so vznikom tohto incidentu neboli zistené žiadne okolnosti, ktoré by ovplyvnili udalosť.

7. Predchádzajúce udalosti podobného charakteru

V NŽST Bratislava-Lamač bol zaznamenaný podobný incident kategórie C 4 dňa 03.08.2015.

IV. Analýzy a závery

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

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

Incident vznikol nedôsledným sledovaním návestných znakov na odchodovom návestidle rušňovodičom vlaku Pn 47770 LTE zo ŽST Bratislava-Lamač.

b) Príčiny súvisiace s odbornými znalosťami, postupmi a údržbou

V súvislosti so vznikom tohto incidentu neboli zistené.

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

V súvislosti so vznikom tohto incidentu neboli zistené.

2. Diskusia

Je súčasťou správy.

3. Závery

Incident bol zapríčinený, rušňovodičom, zamestnancom dopravcu LTE, tým, že s vlakom odišiel bez súhlasu a prešiel odchodové návestidlo L 4 s návestňou 1, Stoj. Takto svojím konaním porušil články 44, 58 a 323 služobného predpisu ŽSR Z 1 Pravidlá železničnej prevádzky.

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

a) Opatrenia prijaté oprávneným zamestnancom voči vinníkom

Dopravca prijal opatrenia, ktoré tvoria prílohu tejto správy.

b) Opatrenia prijaté oprávneným zamestnancom, aby sa incidenty neopakovali

Dopravca prijal opatrenia, ktoré tvoria prílohu tejto správy.

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

V čase zisťovania príčin vzniku incidentu bolo zistené, že **si riadne nekonal svoje povinnosti** výpravca a to tým, že dal súhlas na posun súpravy vlaku Pn 47770 LTESK po vzniku incidentu bez povolenia vyšetrojúceho zamestnanca ŽSR. Takto svojím konaním porušil ustanovenia článku 1244 predpisu ŽSR Z 1 Pravidlá železničnej prevádzky a článku 127 predpisu ŽSR Z 17.

V. Bezpečnostné odporúčania a závery:

- a) Dopravca LTESK zabezpečí kontroly výkonu činnosti rušňovodičov a poučenie rušňovodičov z postupov pri vedení vlaku, s ohľadom na sledovanie návestí hlavných návestidiel a riziká vyplývajúce z nesledovania návestí.
- b) Ohlásenie splnenia uložených úloh ako aj prijaté opatrenia nahlásiť na MDVRR SR do 31.12.2015.
- c) Incident je predmetom objasňovania oddelenia ŽP Bratislava.
- d) 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 MDVRR SR

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

Rozdeľovník:

LTE Logistik a Transport Slovakia s.r.o.
Kopčianska 1
85101 Bratislava

Železnice Slovenskej republiky
Klemensova 8
813 61 Bratislava

Dopravný úrad
Divízia dráh a dopravy na dráhach
Letisko M.R. Štefánika
823 05 Bratislava

Zoznam skratiek:

HDV – Hnacie dráhové vozidlo
LTESK -LTE Logistik a Transport Slovakia s.r.o.
MDVRR SR - Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR
NŽST – Nesamostatná železničná stanica
OR – Oblastné riaditeľstvo
PSŽ – Prvá Slovenská železničná, a. s.
RZP – Rýchla zdravotná pomoc
SBI – stredisko bezpečnosti a inšpekcie
Z 1 – Pravidlá železničnej prevádzky
Z 17 – Nehody a mimoriadne udalosti
ZCP – Zošitový cestovný poriadok
ZSSK - Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.
ŽP PZ – Železničná polícia Policajného zboru Slovenskej republiky
ŽSR – Železnice Slovenskej republiky