



MINISTERSTVO DOPRAVY, VÝSTAVBY
A REGIONÁLNEHO ROZVOJA
SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Záverečná správa z vyšetrovania

**Incidentu / kategórie C4/ v nesamostatnej železničnej stanici
Bratislava-Lamač, ku ktorému došlo dňa 3.8. 2015 o 5.59 hod**

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho
rozvoja Slovenskej republiky

Správa o výsledkoch vyšetrovania príčin a okolností vzniku incidentu

Súhrn

Kategória nehodovej udalosti:	Incident /C 4/
Dátum a čas udalosti:	03.08.2015, 5.59 hod
Popis udalosti:	prejdenie návesti Stoj, nezastavenie osobného vlak pred odchodovým návestidlom s návestťou 1, Stoj
Miesto udalosti:	v železničnej stanici Bratislava-Lamač
Zúčastnení:	ŽSR (manažér infraštruktúry) dopravca Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. (ZSSK)
Následky:	Bez následkov
Bezprostredné príčiny udalosti:	Príčinou je prejdenie návesti Stoj, nezastavenie vlaku pred odchodovým návestidlom s návestťou 1, Stoj
Príčiny súvisiace s odbornými znalosťami, postupmi a údržbou:	Neboli zistené
Príčiny súvisiace s podmienkami právneho rámca a systémom riadenia bezpečnosti:	Neboli zistené
Bezpečnostné odporúčania:	Pre ŽSR - posúdi v NŽST Bratislava-Lamač, ako aj v iných dopravných a na iných tratiach možnosť zriadenia prenosu návestí hlavných návestidiel návestným opakovačom na hnacie vozidlo, Pre dopravcu ZSSK – poučenie rušňovodičov z postupov, keď vlak nie je vypravovaný výpravcom, ale „Súhlas na odchod“ dáva rušňovodičovi vlakový personál, a rušňovodič v čase prijatia tejto návesti nevidí návest odchodového návestidla

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: 09823/2015/C360-SŽDD/11161
Vec: Záverečná správa z vyšetrovania

V Bratislave dňa 23.09.2015
Stupeň dôvernosti: CH

Záverečná správa z vyšetrovania

incidentu /kategórie C 4/, prejdienie návesti Stoj, nezastavenie vlaku Os 2041 ZSSK pred odchodovým návestidlom S3 s návesťou 1, Stoj, zo dňa 03.08.2015 o 05:59 h, v nesamostatnej železničnej stanici Bratislava-Lamač, na 3. staničnej koľaji v km 49,550.

I. Súhrn

V čase o 05:59 h, dňa 03.08.2015 došlo v nesamostatnej železničnej stanici (NŽST) Bratislava-Lamač, na 3. staničnej koľaji v km 49,550, ku vzniku incidentu kategórie C 4 – prejdienie návesti 1, Stoj – nezastavenie vlaku Os 2041 ZSSK pred odchodovým návestidlom S3 s návesťou 1, Stoj. V dôsledku tohto incidentu boli zmeškané 2 vlaky osobnej dopravy dopravcu Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. (ZSSK) spolu o 29 minút; pri tomto incidente nebola vyčíslená žiadna škoda a príčinou jeho vzniku je nedôsledné sledovanie návestných znakov na odchodovom návestidle rušňovodičom počas odchodu vlaku Os 2041 ZSSK zo ŽST Bratislava-Lamač. Pri vyšetrovaní nehody boli použité aj materiály zo zisťovania príčin nehody vykonaného ZSSK a ŽSR.

II. Údaje týkajúce sa incidentu

1. Incident

a) Dátum, presný čas a miesto udalosti

K incidentu došlo dňa 03.08.2015, 05:59 h, na trati číslo 126 A Bratislava hlavná stanica – Kúty – Lanžhot CZ, NŽST Bratislava-Lamač, na 3. staničnej koľaji, v km 49,550.

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

V deň incidentu, 3.08.2015 o 05:52 h odišiel vlak Os 2041 ZSSK zo ŽST Devínska Nová Ves s meškaním 2 minúty, chod vlaku bol bez nedostatkov a mimoriadností a do NŽST Bratislava-Lamač vchádzal na koľaj č. 3 na návesť 12, Rýchlosť 40 km.h⁻¹ a Výstraha, ktorá bola návestená na vchodovom návestidle 1S. Vlak zastavil na mieste určenom pre výstup a nástup cestujúcich a po uskutočnení výstupu a nástupu cestujúcich sa uskutočnila riadna výprava vlaku vlakovým personálom. Potom rušňovodič uzatvoril centrálnym uzatváraním dvere vlakovéj súpravy, vlak uviedol do pohybu a keď sa vlak približoval k odchodovému návestidlu S3, rušňovodič spozoroval, že na návestidle svieti návesť 1, Stoj a z toho dôvodu ihneď použil rýchločinné brzdenie, i tak však čelo vlaku zastavilo 5 metrov za úrovňou návestidla S3. Rušňovodič nato preradil na stanovišti smer chodu a s čelom vlaku zašiel späť pred návestidlo S3; po zastavení vlaku zabezpečil vlak proti pohybu a odišiel do dopravnej kancelárie ozná-

miť vznik incidentu službukonajúcemu výpravcovi, ktorý ho ohlásil prostredníctvom služobného telefónu vedúcemu zmeny Oblastného riaditeľstva (OR) v Trnave. Následne po konzultácii s vyšetrojúcimi zamestnancami ŽSR a dopravcu ZSSK bol povolený ďalší chod vlaku Os 2041 ZSSK do ŽST Bratislava hlavná stanica, kde sa rušňovodič a vlakvedúci vlaku Os 2041 ZSSK podrobili dychovej skúške na prítomnosť alkoholu v dychu u príslušníkov Oddelenia železničnej polície (ŽP) Bratislava s výsledkom negatívnym. Nebolo potrebné použiť 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 vedúceho vyšetrovateľa ministerstva Ing. Mikuláša Sedláka, spolu s ďalšími vyšetrovateľmi ministerstva Ing. Milanom Kubíčkom, PhD. a Ing. Milanom Miklovičom; vyšetrovanie prebehlo v čase od 3.8.2014 do 28.8.2015, v súčinnosti so ZSSK a ŽSR.

2. Popis incidentu

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

- **ŠB**, rušňovodič, zamestnanec dopravcu ZSSK;
- **RG**, vlakvedúci, zamestnanec dopravcu ZSSK.

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

V zmysle Zošitového cestovného poriadku (ZCP) č. 126, vlak Os 2041 ZSSK je pravidelný osobný vlak, jazdiaci v pracovné dni na trati Malacky – Bratislava hlavná stanica – Pezinok; má byť vezený hnacím vozidlom (HV) radu 263, normatív hmotnosti: R 350 ton. Potrebné brzdiace percentá mal 101 a stanovenú rýchlosť v úseku Bratislava hlavná stanica – Bratislava-Lamač mal 100 km.h⁻¹.

V deň incidentu 03.08.2015 bola súprava vlaku Os 2041 ZSSK zostavená z elektrickej jednotky (EJ) typu Push-Pull s riadiacim vozňom (RV) 96 56 4 951 010-8 a HV 91 56 6 263 008-5. Rušňovodič riadil vlak zo stanovišťa rušňovodiča, umiestnenom na HV, ktorý bol radený v čele vlaku. Vlak mal dĺžku 96 metrov, 16 náprav, celkovú hmotnosť 264 ton, brzdiacu hmotnosť 345 ton a skutočné brzdiace percentá 130; počas chodu vlaku bol riadne označený príslušnými návestňami v zmysle služobného predpisu ŽSR Z 1 Pravidlá železničnej prevádzky. Incident nezapríčinil poškodenie dráhových vozidiel dopravcu.

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

K incidentu došlo v km 49,550 dvojkoľajnej elektrifikovanej trate 1. kategórie, Bratislava hlavná stanica – Kúty – Lanžhot CZ, o rozchode 1435 mm, na 3. staničnej koľaji v ŽST Bratislava-Lamač; doprava sa 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. 3. staničná koľaj v NŽST Bratislava-Lamač bola ohraničená návestidlami S3 – L3 a jej užitočná dĺžka bola 665 m. Bola to koľaj vchodová, odchodová a prechodová pre všetky vlaky. Nad koľajou sa nachádzalo trakčné vedenie 25 kV 50Hz. Pri 3. staničnej koľaji bolo vybudované panelové nástupište typu Tischer. Nástupište malo dĺžku 269 m, šírku 3,2 m a výšku 250 mm, minimálnu vzdialenosť od osi koľaje 1650 mm a bolo elektricky osvetlené. Návestidlo S3, v úrovni ktorého vznikol incident, je umiestnené vpravo od koľaje č.3 v smere

chodu vlaku, v km 49,550; ide o návestidlo stožiarové, štvorznakové, platné pre jazdu vlakov aj pre posun.

Na 3. staničnej koľaji v NŽST Bratislava-Lamač železničný zvršok mal rozchod 1435 mm, tvorili ho koľajnice tvaru R 65, zvarené do bezstykovej koľaje, podvaly SB8, rozdelenie „d“. Incident nezapríčinil poškodenie zariadení infraštruktúry v správe ŽSR.

d) Komunikačné prostriedky

Nezistovali sa v súvislosti s týmto incidentom.

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

V zmysle platných predpisov a technologických postupov službukonajúci výpravca NŽST Bratislava-Lamač, o vzniku incidentu vyrozumel kontrolného dispečera ŽSR Oddelenia riadenia dopravy(ORD), OR Trnava, ten následne o 06:05 h vyrozumel vedúceho SBI Bratislava, takto bolo vyrozumené aj ministerstvo.

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

Následkom incidentu nedošlo k zraneniu ani usmrteniu zamestnancov ŽSR, dopravcu, cestujúcich a iných osôb, ani k poškodeniu zariadení infraštruktúry v správe ŽSR, ani dráhových vozidiel dopravcu ZSSK. Doprava nebola prerušená. Boli zmeškané 2 vlaky dopravcu ZSSK: Ex 477 + 3 minúty, Os 2041 + 26 minút (spolu + 29 minút). ŽSR a ZSSK, v zmysle článku 39 predpisu ŽSR Z 17 Nehody a mimoriadne udalosti, nevyčíslili žiadnu škodu, rovnako celospoločenské náklady vzniknuté z dôvodu zmeškania dvoch vlakov osobnej dopravy neboli vyčíslené. Poškodené strany si uplatnia skutočnú škodu vzniknutú pri tomto incidente podľa platných právnych noriem, nariadení a predpisov.

4. Vonkajšie okolnosti: počasie a geografické údaje

- zamračené, teplota +17 °C, dážď;
- k incidentu došlo za ľavotočivým oblúkom staničnej koľaje č. 3, výhľad rušňovodiča bol obmedzený stĺpmi staničného osvetlenia.

III. Zistené skutočnosti

1. Súhrn výpovedí

a) Železniční zamestnanci, vrátane dodávateľov

Š.B., rušňovodič vlaku Os 2041 ZSSK v zápise okrem iného uviedol, že do ŽST Bratislava-Lamač vchádzal na návesť vchodového návestidla „40 km.h⁻¹ a Výstraha“; po uskutočnení výstupu a nástupu cestujúcich do vlaku Os 2041 ZSSK dostal od predného člena sprevádzajúceho vlakového personálu návesť „Súhlas na odchod“, uviedol vlak do pohybu a zatvoril okno na stanovišti rušňovodiča. Potom pri chode vlaku smerom k odchodovému návestidlu S3 si uvedomil, že na tomto návestidle stále svieti návesť „Stoj“ a ihneď použil rýchločinné brzdenie; no napriek tomuto opatreniu zastavilo čelo vlaku za odchodovým

návestidlom. Po zastavení, z obavy, že by po susednej prvej koľaji mohol ísť iný vlak, ktorý by mohol ohroziť, preradil smer chodu a so súpravou vlaku cúvol tak, aby čelo vlaku zostalo stáť pred návestidlom S3; nato vlak zabezpečil proti pohybu a odišiel incident ohlásiť službukonajúcemu výpravcovi.

R.G., vlakvedúci, ako predný člen sprevádzajúceho vlakového personálu Os 2041 ZSSK v zápise so zamestnancom okrem iného uviedol, že po skončení výstupu a nástupu cestujúcich v ŽST Bratislava-Lamač začal výpravu vlaku predpísaným spôsobom; po prevzatí návěsti, „Pohotový na odchod“ od zadného člena vlakového personálu dal rušňovodičovi návěst „Súhlas na odchod“ a nato po zaistení dverí vlakovej súpravy sa venoval povinnostiam člena vlakového personálu vo vlaku. Krátku chvíľu po uvedení vlaku do pohybu spozoroval, že vlak prudko zabrzdil a zastavil. Z toho dôvodu sa rozhodol prejsť do zadnej časti vlakovej súpravy za kolegom, ktorý bol pri výprave vlaku Os 2041 v NŽST Bratislava-Lamač, ako zadný člen sprevádzajúceho vlakového personálu, aby zistil dôvod zastavenia; pričom počas prechádzania do zadnej časti súpravy, vlak začal cúvať. Následne sa pokúsil nadviazať spojenie s rušňovodičom prostredníctvom vlakového telefónu, no spojenie sa nepodarilo nadviazať. Dôvod zastavenia a následného cúvnutia mu rušňovodič oznámil ústne až pozastavení a zaistení vlaku proti pohybu.

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

Š.B., rušňovodič vlaku Os 2041 ZSSK – mal platnú lekársku prehliadku (LP) do 22.05.2016, zmyslová skupina 1, psychologické vyšetrenie vykonané dňa 17.06.2013 s výsledkom „vyhovel“, odbornú skúšku (OS) č. 24 B 1 (M,S,ES) ZSSK platnú do 27.06.2016. V čase platnosti OS mal účasť na pravidelnom školení (PŠ) plnopočetnú, poslednú účasť mal dňa 08.04.2015;

R.G., vlakvedúci vlaku Os 2041 ZSSK – mal platnú LP do 19.02.2017, zmyslová skupina 1, psychologické vyšetrenie vykonané dňa 11.03.2011 s výsledkom „vyhovel“, OS č. 3 ZSSK platnú do 04.02.2017. V čase platnosti OS mal účasť na PŠ plnopočetnú, poslednú účasť mal dňa 05.02.2015.

Títo zamestnanci v čase vzniku incidentu spĺňali požiadavky pre výkon uvedených funkcií.

c) Obvyklé postupy interných kontrol a auditov a ich výsledky

Dňa 31.07.2015 rušňovodič – inštruktor **P.H.** vykonal u rušňovodiča **Š.B.** kontrolu výkonu služby s výsledkom – bez závad.

d) Rozhrania medzi rôznymi užívateľmi infraštruktúry

Nezistovalo sa v súvislosti so vznikom tohto incidentu.

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.*

- 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 návest'ami sa musia včas splniť*;
- článok 58, kde je okrem iného uvedené, že *návest' Stoj zakazuje jazdu vlaku za návestidlo*;
- článok 323, kde je okrem iného uvedené, že *vlak nesmie odísť z dopravne s koľajovým rozvetvením bez návesti dovoľujúcej odchod*;
- článok 1244, kde je uvedené, že *stopy po nehode sa musia ponechať nezmenené. Odpratávanie povolí orgán, ktorý nehodu vyšetruje*.

Predpis ZSSK, Prevádzka a obsluha brzdových zariadení dráhových vozidiel (ZSSK V 15) 2_26_OIK_v2:

- článok 199 kde je uvedené, že *rušňovodič, ovládajúci priebežnú brzdu vlaku, je povinný začať brzdiť tak včas, aby sa zastavenie dosiahlo na požadovanom mieste*.

Predpis ZSSK, Výkon činnosti rušňovodiča (ZSSK V 2) 2_39_OIK_v1:

- článok 19, odsek r) kde je uvedené, že *rušňovodič je povinný v rámci reálnych možností počas jazdy vlaku sledovať trať, trakčné vedenie a návesti*.

4. Funkcie vozidiel a technických zariadení

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

Po preskúmaní záznamu z Prevádzkového informačného systému (PIS) bolo zistené, že vlak Os 2041 ZSSK odišiel zo ŽST Devínska Nová Ves o 05:50 h, s meškaním 2 minúty, z dôvodu prekročenia jazdných časov, do ŽST Bratislava-Lamač prišiel o 05:52 h s meškaním 2 minúty a odišiel o 06:25 h s navýšením meškania o 26 minút.

- b) **Infraštruktúra**

Na traťovej koľaji, po ktorej prechádzal vlak Os 2041 ZSSK boli vykonávané pravidelné prehliadky, vzhľadom na charakter incidentu, neboli po ňom osobitne zariadenia infraštruktúry prehliadnuté a premerané. Technický stav uvedených zariadení nemal vplyv na vznik incidentu. Záznamové zariadenie nie je vybudované.

- c) **Komunikačné vybavenie**

V telefónnom zápisníku na pracovisku výpravcu neboli zistené žiadne zápisy, ktoré by boli v príčinnej súvislosti so vznikom incidentu. Záznamové zariadenie nie je vybudované.

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

HV 91 56 6 263 008-5 a RV 96 56 4 951 010-8 dopravcu ZSSK boli vybavené elektronickým registračným rýchlomerným zariadením MIREL RM 1, ktoré vykazovali v čase vzniku incidentu správnu činnosť a boli riadne obsluhované v zmysle platných predpisov. Rozborom záznamu elektronického registračného rýchlomera z HV 91 56 6 263 008-5, ktoré bolo zaradené v čele vlaku, bolo zistené, že vlak Os 2041 ZSSK odišiel dňa 03.08.2015 z NŽST Bratislava-Lamač o 05:58:14 h a plynulo zvyšoval rýchlosť v režime ARR. V sledovanom úseku dosiahol najvyššiu rýchlosť 37 km.h⁻¹ o 05:58:48 h. O 05:58:50 h bol zaznamenaný prvý pokles tlaku v hlavnom potrubí. Vlak zastavil o 05:59:01 h. Od začiatku brzdenia vlak zastavil z rýchlosti 37 km.h⁻¹ na dráhe 79 metrov za 11 sekúnd. Celková prejdená dráha bola 300 m. Vlakový zabezpečovač (VZ) bol v činnosti

v režime „prevádzka“ a bol riadne obsluhovaný. Na návestný opakovač sa od prejdienia za vchodové návestidlo ŽST Bratislava-Lamač neprenášali žiadne návesti. Prekročenie najvyššej dovolenej rýchlosti nebolo zaznamenané. Rušňovodič použil na zastavenie vlaku rýchločinné brzdenie.

O 06:01:03 h bol zaznamenaný začiatok spätného chodu vlaku Os 2041 ZSSK. O 06:01:06 h vlak dosiahol najvyššiu rýchlosť pri spätnom chode 4 km.h⁻¹. O 06:01:27 h bolo zaznamenané ukončenie spätného chodu vlaku. Celková dráha spätného chodu bola 18 m.

HV 91 56 6 263 008-5 malo platnú technickú prehliadku v zmysle Vyhlášky č. 351/2010 Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky z 19. augusta 2010 o dopravnom poriadku dráh, vykonanú dňa 26.07.2015.

Pri incidente nedošlo k poškodeniu dráhových vozidiel.

5. Dokumentácia o systéme prevádzky

a) Opatrenia prijaté personálom pri riadení dopravy a signalizácii

Pred vznikom incidentu neboli v mieste incidentu žiadne odchýlky od vlakovej dopravy.

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

Š.B., rušňovodič vlaku Os 2041 ZSSK, bol v čase vzniku incidentu v zmene 5 hodín, 34 minút. Odpočinok pred zmenou mal v dĺžke 30 hodín;

R.G., vlakvedúci vlaku Os 2041 ZSSK, bol v čase vzniku incidentu v zmene 1 hodinu, 39 minút. Odpočinok v zmene mal prerušením zmeny v dĺžke 7 hodín.

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

Po incidente sa **Š.B.**, rušňovodič vlaku Os 2041 ZSSK a **R.G.**, vlakvedúci vlaku Os 2041 ZSSK podrobili vyšetreniu na zistenie prítomnosti alkoholu dychovou skúškou prístrojom Alcotest Dräger 7410 s výsledkom 0,00 mg.l⁻¹. Skúšku vykonali príslušníci Oddelenia ŽP Bratislava po príchode vlaku Os 2041 ZSSK do ŽST Bratislava hlavná stanica.

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

Neboli zistené žiadne okolnosti, v súvislosti so vznikom tohto incidentu, ktoré by ovplyvnili udalosť.

7. Predchádzajúce udalosti podobného charakteru

V NŽST Bratislava-Lamač bol v období posledných 12 mesiacov zaznamenaný podobný incident kategórie C 4 dňa 07.06.2015.

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

Príčinou vzniku incidentu je nedôsledné sledovanie návestných znakov na odchodovom návestidle rušňovodičom počas odchodu vlaku Os 2041 ZSSK zo ŽST Bratislava-Lamač.

b) Príčiny súvisiace s odbornými znalosťami, postupmi a údržbou

V súvislosti so vznikom tohto incidentu sa nezisťovalo.

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

V súvislosti so vznikom tohto incidentu sa nezisťovalo.

2. Diskusia

Na samostatnom zázname.

3. Závery

Incident zapríčinilo

nezastavenie s vlakom včas pred odchodovým návestidlom S3. Takto boli porušené články 44, 58 a 323 služobného predpisu ŽSR Z 1 Pravidlá železničnej prevádzky, článok 199 služobného predpisu ZSSK Prevádzka a obsluha brzdo- vých zariadení dráhových vozidiel V 15 2_26_OIK_v2 a článok 19, odsek r) služobného predpisu ZSSK Výkon činnosti rušňovodiča (ZSSK V 2) 2_39_OIK_v1.

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

Dopravca prijal opatrenia, ktoré sú na samostatnom liste, č. j. 50/2015-SPD Ba..

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

Počas zisťovania príčin vzniku prevádzkovej poruchy bolo zistené, že si riadne nekonali svoje povinnosti:

rušňovodič **Š.B.** a to tým, že posunoval s vlakom Os 2041 ZSSK na mieste incidentu bez povolenia vyšetrojúceho zamestnanca ŽSR. Takto svojim konaním porušil ustanovenia článku 1244 predpisu ŽSR Z 1 Pravidlá železničnej prevádzky.

V. Bezpečnostné odporúčania a závery:

a) ŽSR preverí, či v dopravniciach a na tratiach, kde už je zavedený systém LVZ, tento bezporuchovo a kontinuálne prenáša návesti a posúdi možnosť zriadenia prenosu návestí hlavných návestidiel návestným opakovačom na hnacie vozidlo aj pri iných dopravniciach a tratiach.

b) ZSSK zabezpečí poučenie rušňovodičov z postupov pri výprave vlaku v staniciach, kde výpravca dovoľuje odchod vlaku návest'ou hlavného návestidla platného len pre príslušnú koľaj, s osobitným dôrazom na situácie, keď po návesti „Súhlas na odchod“, dávanej rušňovodičovi prvou osobou sprevádzajúceho personálu, rušňovodič v čase prijatia tejto návesti nemôže pohľadom zistiť návest' príslušného návestidla.

c) Ohlásenie splnenia uložených úloh ako aj prijaté opatrenia nahlásiť na MDVRR SR do 30.11.2015.

d) Incident je predmetom objasňovania oddelenia ŽP Bratislava.

- e) 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

vedúci vyšetrovateľ MDVRR SR

Ing. Milan Kubíček, PhD.

vyšetrovateľ MDVRR SR

Ing. Milan Miklovič

vyšetrovateľ MDVRR SR

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

Rozdel'ovník:

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

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
MDVRR SR - Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR
NŽST – Nesamostatná železničná stanica
OR – Oblastné riaditeľstvo
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