



MINISTERSTVO DOPRAVY, VÝSTAVBY
A REGIONÁLNEHO ROZVOJA
SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Závěrečná správa z vyšetrovania

menšej nehody /kategórie B3/ v medzistaničnom úseku Mníchova Lehota –
Bánovce nad Bebravou, 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
Vec: Záverečná správa z vyšetrovania

V Bratislave dňa 3.11.2015
Stupeň dôvernosti: CH

Záverečná správa z vyšetrovania

menšej nehody kategórie B 3 – zrážka železničného vozidla s užívateľmi priecestí, ku ktorej došlo počas chodu vlaku Pn 55000 TSSTT, v medzistaničnom úseku Mníchova Lehota – Bánovce nad Bebravou, na pasívnom železničnom priecestí v km 22,080, dňa 13.08.2015 o 08:58 h.

I. Súhrn

V čase o 08:58 h dňa 13.08.2015 došlo počas chodu priebežného nákladného vlaku (Pn) 55000 dopravcu č. 9006 TSS GRADE, a. s., (ďalej len „TSSTT“), v medzistaničnom úseku Mníchova Lehota – Bánovce nad Bebravou, na pasívnom železničnom priecestí v km 22,080, k menšej nehode (ďalej len nehoda) kategórie B 3 – zrážka železničného vozidla s užívateľmi priecestí, s cestným vozidlom (CV) typu Citroën C5, evidenčné číslo vozidla (EČV) BN550BT.

Následkom nehody došlo k úplnému prerušeniu prevádzky v medzistaničnom úseku Mníchova Lehota – Bánovce nad Bebravou od 08:58 h do 10:50 a meškaniu dvoch vlakov nákladnej dopravy: jeden vlak dopravcu Železničnej spoločnosti CARGO Slovakia, a. s. (ZSSKC), o 108 min a jeden vlak dopravcu TSSTT o 112 min. Pri nehode došlo k poškodeniu CV a celková predbežná škoda pri nehode bola vyčíslená na 1 500,00 €. Nehodu spôsobilo vojdenie CV na pasívne železničné priecestie v čase, keď po traťovej koľaji prichádzal vlak, porušenie zákona NR SR č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke užívateľom priecestia – vodičom CV Citroën C5. Pri vyšetrovaní nehody boli použité aj materiály zo zisťovania príčin nehody vykonaného ŽSR.

II. Údaje týkajúce sa nehody

1. Nehoda

a) Dátum, presný čas a miesto udalosti

O 08:58 h dňa 13.08.2015, železničná trať 130A Trenčín – Chynorany, v medzistaničnom úseku Mníchova Lehota – Bánovce nad Bebravou, pasívne železničné priecestie v km 22,080. Jedinečné identifikačné číslo SP1888.

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

Vlak Pn 55000 TSSTT bol dňa 13.08.2015 na trati Trenčín – Chynorany riadený z hnacieho vozidla (HV) 92 56 1 742 644-8. Chod vlaku prebiehal bez mimoriadností až do príchodu na pasívne železničné priecestie v km 22,080. Vodič s CV, v čase chodu vlaku, sa blížil po pozemnej komunikácii v obci Ruskovce smerom k ceste I/50 z centra obce Ruskovce, pričom zastavil na pasívnom železničnom priecestí až za výstražnou dopravnou značkou **P 2 Stoj, daj prednosť v jazde!**. Vtedy prichádzal po traťovej koľaji vlak Pn 55000 TSSTT; jeho rušňovodič potom, ako zaregistroval CV nachádzajúce sa v priechodnom priereze traťovej koľaje, okamžite použil návesť 104, **Pozor**. Vodič sa po tomto zistení snažil s CV cúvnuť, čo sa mu však nepodarilo. Rušňovodič okamžite vykonával všetky opatrenia na zastavenie vlaku použitím

rýchločinného brzdenia, no z dôvodu krátkej vzdialenosti nedokázal pred prekážkou zastaviť a došlo k nárazu pravej prednej časti HV do prednej časti CV. Vlak Pn 55000 TSSTT čelom zastavil po vzniku nehody v km 22,018, čo bolo 62 m od osi pasívneho železničného priecestia; po zastavení vlaku a jeho zabezpečení proti pohybu rušňovodič o nehode informoval záchranné zložky, výpravcu NŽST Bánovce nad Bebravou a dispečerský aparát TSSTT a potom išiel k CV poskytnúť prípadnú prvú pomoc, po príchode zistil, že vodič bol v CV sám, komunikoval a nemal vonkajšie zranenia. Po príchode príslušníkov Okresného dopravného inšpektorátu Okresného riaditeľstva Policajného zboru (ODI OR PZ) Bánovce nad Bebravou rušňovodič podal vysvetlenie o priebehu plnenia pracovných úloh v súvislosti so vznikom nehody a podrobil sa skúške na alkohol. Po súhlase na začatie obnovovacích a odpratávacích prác došlo o 10:53 h k odchodu vlaku Pn 55000 TSSTT smerom do NŽST Chynorany a k obnoveniu prevádzky v medzistaničnom úseku Mníchova Lehota – Bánovce nad Bebravou, pričom na odstraňovanie následkov nehody nebolo potrebné použiť nehodové pomocné prostriedky.

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

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; vyšetrovanie prebehlo v čase od 13.8.2014 do 3.11.2015, v súčinnosti s TSSTT a ŽSR. Dopravca TSSTT za člena tímu určil autorizovaného bezpečnostného technika Ing. Mareka Lisého.

2. Popis nehody

a) Zúčastnení zamestnanci a dodávatelia ako aj ostatní účastníci a svedkovia
Patrik Manda, rušňovodič, zamestnanec dopravcu TSSTT;
Anton Ševela, užívateľ priecestia, vodič CV.

b) Vlaky a ich zloženie, vrátane registračných čísiel zúčastnených vozidiel
Vlak Pn 55000 TSSTT pp (vlak podľa potreby) bol vedený v zmysle Zošitového cestovného poriadku (ZCP) č. 130A (objednávka od TSSTT č. 27869), strana č. 37, priebežný nákladný vlak jazdiaci na trati Trenčín – Chynorany, stanovenú rýchlosť v medzistaničnom úseku Mníchova Lehota – Bánovce nad Bebravou mal 60 km.h⁻¹ a potrebné brzdiace percentá boli 57.

V deň 13.08.2015 bol vlak Pn 55000 TSSTT vezený vlakovým HV 92 56 1 742 644-8, na konci vlaku bolo zaradené postrkové HV 92 56 1 740 604-4. Vlak mal 21 železničných vozidiel nákladnej dopravy, 92 náprav, celkovú hmotnosť 595 t a skutočné brzdiace percentá 88. Vozne boli v prázdnom stave, určené pre nákladku kameniva. Vznikom nehody nedošlo k poškodeniu železničných vozidiel vyššie uvedeného vlaku.

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

Samotné miesto nehody sa nachádzalo v km 22,080, na jednokoľajnej neelektrifikovanej železničnej trati 2. kategórie Trenčín – Chynorany, v medzistaničnom úseku Mníchova Lehota – Bánovce nad Bebravou, na pasívnom železničnom priecestí, označenom zvislými výstražnými dopravnými značkami **A 30a, Výstražný kríž pre železničné priecestie jednokoľajové**, ktoré boli doplnené zvislými dopravnými značkami upravujúcimi prednosť v jazde **P 2, Stoj, daj prednosť v jazde!**.

Medzistaničný úsek Mníchova Lehota – Bánovce nad Bebravou je vybavený traťovým zabezpečovacím zariadením 1. kategórie – telefonické dorozumievanie, obojsmerná prevádzka; železničný zvršok je tvaru 49E1 na betónových

podvaloch, rozdelenie d , rebrové upevnenie s pružnými zvierkami Vossloh Skl 12. Koľaj v mieste nehody v smere chodu vlaku Pn 55000 TSSTT bola v klesaní 3,050 promile a priecestie sa nachádzalo v prechodnici ľavotočivého oblúka o polomere $r = 361$ m. Temená koľajníc boli v rovnakej výškovej úrovni s pozemnou komunikáciou.

Dotknutú železničnú trať križovala pozemná komunikácia C-III, č. III/05026, uhol križovania s komunikáciou bol 115° , šírka priecestia bola 10,8 m a dĺžka priecestia bola 9,5 m; povrch vozovky pred a za priecestím bol tvorený asfaltovou zmesou, druh priecestnej konštrukcie bol celogumený, typ priecestnej konštrukcie bol STRAIL vložený v roku 2013, stav železničného zvršku bol dobrý. Najvyššia traťová rýchlosť bola podľa tabuliek traťových pomerov (TTP) 130A pre trať Trenčín – Chynorany 80 km.h^{-1} , zábrzdna vzdialenosť bola 700 m. V mieste vzniku nehody bola traťová rýchlosť obmedzená na rýchlosť 30 km.h^{-1} v smere chodu vlaku z dôvodu obmedzujúcich rozhládových pomerov (trvalá stavba, smerové pomery železničnej trate a súbežná komunikácia v násype).

Na trati bola v km 22,335, vpravo od koľaje v smere chodu vlaku do NŽST Chynorany pred pasívnym železničným priecestím umiestnená návesť 147a, **Pískajte**. Nehodou nedošlo k poškodeniu zariadení infraštruktúry v správe ŽSR.

d) Komunikačné prostriedky

Po nehode prebiehala komunikácia prostredníctvom mobilných telefónov. Uvedený spôsob bol v súlade s predpisovými ustanoveniami ŽSR Z1 Pravidlá železničnej prevádzky; k poškodeniu komunikačných zariadení nedošlo.

e) Práce vykonávané na mieste nehody alebo jej 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

P. Patrik Manda, rušňovodič vlaku Pn 55000 TSSTT vyrozumel bezprostredne po nehode o jej vzniku mobilným telefónom výpravcu NŽST Bánovce nad Bebravou Dušana Jarabého a následne bolo spustenie núdzového plánu železnice podľa predpisu ŽSR Z 17 Nehody a mimoriadne udalosti, bolo vykonané z NŽST Bánovce nad Bebravou. Súhlas na začatie odpratávacích a obnovovacích prác bol daný o 10:50 h. Vlak Pn 55000 TSSTT odišiel z miesta vzniku nehody o 10:50 h.

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

P. Patrik Manda, rušňovodič vlaku Pn 55000 TSSTT vyrozumel záchranné zložky integrovaného záchranného systému a políciu o 09:10 h.

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

Vodič, užívateľ priecestia, majiteľ CV Citroën C5 BN550BT bol Anton Ševela, narodený 20.12.1955, bytom Ruskovce 4, okr. Bánovce nad Bebravou.

Údaje o poistení CV: povinné zmluvné poistenie zodpovednosti (PZP) za škodu spôsobenú prevádzkou CV bolo uzatvorené s Generali Poistovňa, a. s., č. PZP 2404150548. V CV sa v čase vzniku nehody nachádzal len vodič.

Príslušníci PZ OR ODI Bánovce nad Bebravou nehodu riešili ako priestupok, vodičovi bola uložená pokuta v blokovom konaní. Ďalšie šetrenie zo strany polície nebolo vykonávané.

3. Mŕtvi, zranení a materiálne škody v členení podľa článkov 35 a 38 Z 17

Nehoda nevedla k smrteľnému a ani k ťažkému úrazu žiadnych osôb. Podľa záznamu dopravnej nehody ODI OR PZ Bánovce nad Bebravou došlo v dôsledku nehody k poškodeniu celej prednej časti CV (CV bolo po nehode nepojazdné) s predbežným odhadom škody 1 500 €. K poškodeniu železničných vozidiel vlaku Pn 55000 TSSTT a k poškodeniu zariadení infraštruktúry v správe ŽSR pri nehode

nedošlo, železničný zvršok a parametre priecestia bolo potrebné prehliadnuť a premerať.

Nehoda viedla k prerušeniu dopravy v medzistaničnom úseku Mníchova Lehota – Bánovce nad Bebravou od 08:58 h do 10:50 h (celkom na 112 min). Došlo k zmeškaniu dvoch vlakov nákladnej dopravy: Mn 86670 ZSSKC o 108 min a Pn 55000 TSSTT o 112 min. K zmeškaniu vlakov osobnej dopravy nedošlo. Náhradná autobusová doprava nebola použitá.

Vedúci zamestnanci ŽSR a dopravcu TSSTT v zmysle článku 39 a 40 predpisu ŽSR Z 17 Nehody a mimoriadne udalosti škodu nevyčíslili.

Predbežná škoda na CV 1 500,00 €
CELKOVÁ PREDBEŽNÁ VZNIKNUTÁ ŠKODA PRI NEHODE: 1 500,00 €

Celospoločenské náklady vzniknuté z dôvodu zmeškania 2 vlakov (0 osobnej dopravy/2 nákladnej dopravy) neboli vyčíslené.

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

Teplota v čase vzniku nehody bola +34 °C, jasno. K nehode došlo na traťovej koľaji, ktorá bola v mieste vzniku nehody v prechodnici ľavotočivého oblúka o polomere $r = 361$ m. Výhľad rušňovodiča nebol ničím obmedzený.

III. Zistené skutočnosti

1. Súhrn výpovedí

a) Železniční zamestnanci, vrátane dodávateľov

P. Patrik Manda, rušňovodič vlaku Pn 55000 TSSTT v zápise so zamestnancom uviedol, že pred príchodom na pasívne železničné priecestie po výjazde z ľavotočivého oblúka zaregistroval CV, ktoré zastavilo na priecestí a zasahuje do priechodného prierezu traťovej koľaje a že okamžite použil návesť 104, **Pozor** a vykonával všetky opatrenia na zastavenie vlaku požitím rýchločinného brzdenia, no z dôvodu krátkej vzdialenosti a hmotnosti vlaku nedokázal pred prekážkou zastaviť a došlo k nárazu prednej časti HV do prednej časti CV. Po zastavení a zaistení vlaku sa odobral poskytnúť prípadnú prvú pomoc vodičovi v CV, po príchode zistil, že vodič nie je zranený a splnil ohlasovaciu povinnosť.

b) Ostatní svedkovia

Neboli zistení.

2. Systém riadenia bezpečnosti

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

Chod vlakov v mieste vzniku nehody sa riadil predpisom ŽSR Z 1 Pravidlá železničnej prevádzky, platným ZCP a v súlade s údajmi v TTP 130A pre trať Trenčín – Chynorany.

b) Požiadavky na personál a uplatňovanie týchto požiadaviek

V zmysle listu dopravcu TSSTT z 20.08.2015 rušňovodič Patrik Manda v čase vzniku nehody splňal odbornú, zdravotnú a psychickú spôsobilosť pre výkon funkcie rušňovodiča.

c) Obvyklé postupy interných kontrol a auditov a ich výsledky

V súvislosti so vznikom tejto nehody sa nezisťovali.

d) Rozhrania medzi rôznymi užívateľmi infraštruktúry

V súvislosti so vznikom tejto nehody sa nezisťovali.

3. Predpisy a pravidlá

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

Zákon NR SR č. 8/2009 Z. z. z 3. decembra 2008 o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov

- **povinnosti vodiča, § 4, ods. (1), písm. c)**, kde je uvedené, že vodič je povinný venovať sa plne vedeniu vozidla a sledovať situáciu v cestnej premávke,
- **železničné priecestie, § 27, ods. (1)**, kde je uvedené, že vodič pred železničným priecestím je povinný počínať si mimoriadne opatrne, najmä sa presvedčiť, či môže bezpečne prejsť cez železničné priecestie a **ods. (5)**, kde je uvedené, že pred železničným priecestím, pri ktorom je umiestnená dopravná značka **Stoj, daj prednosť v jazde!**, je vodič povinný zastaviť vozidlo na takom mieste, z ktorého má náležitý rozhľad na trať,
- **železničné priecestie, § 28, písm. d)**, kde je uvedené, že vodič nesmie vchádzať na železničné priecestie, ak už vidieť alebo počuť prichádzajúci vlak alebo iné dráhové vozidlo alebo ak počuť najmä jeho húkanie alebo pískanie,
- **zodpovednosť za porušenie povinností, § 137, ods. (1)**, kde je uvedené, že porušenie povinností ustanovených týmto zákonom sa považuje za porušenie všeobecne záväzných právnych predpisov o bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky.

Zákon NR SR 513/2009 Z. z. z 28. októbra 2009 o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov, Prvá časť, Všeobecné ustanovenia, § 14 Križovanie dráh s cestnými komunikáciami, ods. (5), kde je okrem iného uvedené, že pri úrovňovom križovaní dráhy s cestnou komunikáciou má prevádzka dráhy prednosť pred cestnou premávkou.

Vyhláška MDVRR SR 351/2010 z 19. augusta 2010 o dopravnom poriadku dráh, Železničné dráhy, § 39 Vedenie dráhového vozidla, ods. (1), kde je uvedené, že osoba, ktorá vedie dráhové vozidlo písm. i) počas chodu s ohľadom na spôsob a možnosti brzdenia, neprekročila rýchlosť určenú cestovným poriadkom alebo nariadenú obmedzenú rýchlosť a najvyššie rýchlosti určené príslušnými traťovými značkami a konštrukčnou rýchlosťou dráhových vozidiel.

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, Prvá časť, Návesti a Návestidlá, VI. Kapitola, Návestidlá obmedzujúce rýchlosť:

- **čl. 159**, kde je okrem iného uvedené, že trvalé obmedzenie traťovej rýchlosti na hlavných koľajach, uvedené v TTP, oznamujú rýchlostníky (traťová rýchlosť). Na rýchlostníky upozorňujú predzvestníky;
- **čl. 162**, kde je okrem iného uvedené, že v úseku, pre ktorý platí rýchlostník, nesmie byť prekročená rýchlosť v km.h^{-1} udaná číslom rýchlostníka.

4. Funkcie vozidiel a technických zariadení

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

Chod vlaku bol zabezpečený v súlade s ustanoveniami predpisu ŽSR Z 1 Pravidlá železničnej prevádzky. Záznamové zariadenia neboli vybudované.

b) Infraštruktúra

Prehliadky na pasívnom železničnom priecestí v km 22,080, boli vykonávané:

- v zmysle predpisu ŽSR Z 12 Železničné priecestia a priechody bola päťročná komisionálna prehliadka vykonaná 26.06.2012, bežná technická prehliadka 14.04.2014, ročná prehliadka 18.09.2014, mimoriadna prehliadka 07.10.2014, jesenná prehliadka 09.10.2014 a jarná prehliadka 13.04.2015.

Prehliadkami daného priecestia neboli zistené nedostatky ohrozujúce bezpečnosť železničnej prevádzky.

Za prítomnosti HIBŽD SBI Žilina a zamestnancov Strediska miestnej správy a údržby, Železničných tratí a stavieb, Traťového obvodu (SMSÚ ŽTS TO) Trenčín bolo po nehode vykonané komisionálne premeranie rozhládových pomerov pasívneho železničného priecestia v km 22,080, v zmysle predpisov ŽSR Z 12 Železničné priecestia a priechody a Z 17 Nehody a mimoriadne udalosti, namerané hodnoty boli nasledovné:

- predpísaná rozhládová dĺžka L_p pre najpomalšie CV bola 183 m, skutočne nameraná rozhládová dĺžka bola 190 m. Vzďialenosť zvislej dopravnej značky **A 30a, Výstražný kríž pre železničné priecestie jednokoľajové** bola určená min 4,0 m, skutočne nameraná bola 4,80 m, resp. 5,20 m, predpísaná vzďialenosť návesti 147a, **Pískajte** (výstražný kolík) od bližšieho okraja (hrany) priecestia bola 250 m, skutočne nameraná bola 250 m. Vzhľadom k tomu, že na priecestí bola osadená zvislá dopravná značka **P 2, Stoj, daj prednosť v jazde!**, nebola posudzovaná dĺžka rozhľadu D_{zn} pre zastavenie vozidla pred pasívnym priecestím a rozhládová dĺžka L_r pre CV, t. j. dĺžka úseku dráhy pred železničným priecestím, ktorú prejde čelo železničného vozidla traťovou rýchlosťou za dobu potrebnú pre vodiča CV, aby mohol spoľahlivo zastaviť na dĺžke D_{zn} .

V rámci zisťovania príčin vzniku nehody bolo zistené, že pred železničným priecestím boli riadne osadené zvislé výstražné dopravné značky **A 26, Železničné priecestie bez závor** a zvislé výstražné dopravné značky **A 27b, A 28b a A 29b, Návestná tabuľa pravá (240, 160 a 80 m)**.

Takto po prehliadke a vykonaní komisionálneho premerania priecestia komisia konštatovala, že v čase vzniku nehody boli vyhovujúce rozhládové pomery s obmedzením, ktoré zodpovedajú príslušnej dokumentácii a pasívne železničné priecestie vyhovovalo technickým normám a predpisom ŽSR a nemohlo byť príčinou vzniku nehody.

c) Komunikačné vybavenie

Po nehode prebiehala komunikácia prostredníctvom mobilných telefónov. Uvedené spôsoby boli v súlade s predpisovými ustanoveniami ŽSR. V Prevádzkovom zápisníku na pracovisku výpravcu NŽST Mníchova Lehota neboli zistené žiadne zápisy, ktoré by boli v príčinnej súvislosti so vznikom nehody.

d) Vozidlá vrátane registrácie z automatického zariadenia na záznam údajov

Rozborom záznamu chodu z registračného mechanického rýchlomera typu Metra z HV 92 56 1 742 644-8 bolo zistené, že v čase vzniku nehody bola najvyššia dovoľená rýchlosť vlaku Pn 55000 TSSTT prekročená o 6 km.h⁻¹. Zariadenie zaznamenávalo tlak v hlavnom potrubí len súvislou čiarou; použitie tlačidla bdelosti tiež len súvislou čiarou a nezaznamenáva používanie zvukovej návesti 104, **Pozor**. Rozsah rýchlostnej stupnice rýchlomera a rýchlomerného prúžku bol rovnaký (150 km.h⁻¹).

Stručný popis priebehu chodu vlaku Pn 55000 TSSTT:

- prechod cez NŽST Mníchova Lehota bol zaznamenaný o 08:42 h pri rýchlosti 33 km.h⁻¹;
- nasledoval chod vlaku v rozmedzí rýchlosti od 25 km.h⁻¹ do 60 km.h⁻¹ na dráhe 9 490 m;
- prechod cez zastávka Svinná nz. bol zaznamenaný o 08:54 h pri rýchlosti 59 km.h⁻¹;
- nasledoval chod vlaku v rozmedzí rýchlosti od 36 km.h⁻¹ do 60 km.h⁻¹ na dráhe 4 260 m;
- o 08:58:30 h bol pri rýchlosti 36 km.h⁻¹ zaznamenaný náraz HV;

- od zaznamenania nárazu po zastavenie vlaku bola prejdená dráha 70 m;
- zastavenie vlaku o 08:59 h.

HV 92 56 1 742 644-8, radené ako vlakové a HV 92 56 1 740 604-4, radené ako postrkové, mali platnú technickú prehliadku podľa Vyhlášky č. 351/2010 Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky z 19. augusta 2010 o dopravnom poriadku dráh, vykonanú 25.03.2015.

5. Dokumentácia o systéme prevádzky

a) Opatrenia prijaté personálom pri riadení dopravy a signalizácii

Pred vznikom nehody neboli žiadne odchýlky od vlakovkej dopravy.

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

Výmena verbálnych správ v súvislosti s nehodou nebola zaznamenaná.

c) Opatrenia prijaté na ochranu a zabezpečenie miesta nehody

Opatrenia na ochranu a zabezpečenie miesta nehody vykonali policajti ODI OR PZ Bánovce nad Bebravou uzavretím miesta vzniku nehody pre potreby vyšetrovania.

6. Rozhranie človek – stroj (zariadenie) – organizácia

a) Pracovný čas zúčastneného personálu

Rušňovodič p. Patrik Manda, – v čase vzniku nehody bol v zmene 2 hodiny 0 minút. Odpočinok pred zmenou mal v dĺžke 24 hodín.

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

Rušňovodič, zamestnanec TSSTT Patrik Manda a vodič CV Anton Ševela sa po vzniku nehody podrobili vyšetrovaniu na zistenie prítomnosti alkoholu dychovou skúškou prístrojom Dräger Alcotest 7410 s výsledkom 0,00 mg.l⁻¹. Skúšky vykonali policajti ODI OR PZ Bánovce nad Bebravou.

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

Pri tejto nehode neboli zistené okolnosti, ktoré by ovplyvnili danú udalosť.

7. Predchádzajúce udalosti podobného charakteru

V medzistaničnom úseku Mníchova Lehota – Bánovce nad Bebravou boli za posledných 13 mesiacov zaznamenané nehody:

- **B 3** ku ktorej došlo počas chodu vlaku Os 5407 ZSSK, na pasívnom železničnom priecestí v km 18,386, dňa 28.07.2014 o 17:32 h,
- **B 3** ku ktorej došlo počas chodu vlaku Os 5402 ZSSK, na pasívnom železničnom priecestí v km 27,536, dňa 30.01.2015 o 14:25 h,
- **B 3** ku ktorej došlo počas chodu vlaku Os 5402 ZSSK, na aktívnom železničnom priecestí v km 31,603, dňa 05.05.2015 o 14:14 h,
- **B 3** ku ktorej došlo počas chodu vlaku Os 5400 ZSSK, na pasívnom železničnom priecestí v km 22,080, dňa 19.05.2015 o 06:19 h.

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 nehody bolo vojdienie CV na pasívne železničné priecestie v čase, keď po traťovej koľaji prichádzal vlak, porušenie zákona NR SR č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke užívateľom priecestia – vodičom CV Citroën C5, **kód príčiny 901** – zrážka vlaku s cestnými vozidlami na železničných priecestiach – osobné a dodávkové vozidlá.

b) Príčiny súvisiace s odbornými znalosťami, postupmi a údržbou

V súvislosti so vznikom tejto nehody neboli zistené.

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

V súvislosti so vznikom tejto nehody neboli zistené.

2. Diskusia

Bez diskusie.

3. Závery

Nehodu zapríčinilo

nevenovanie sa plne vedeniu vozidla a vojdenie na pasívne železničné priecestie do jazdnej dráhy prichádzajúceho vlaku užívateľom priecestia, vodičom CV, čím bol porušený zákon NR SR č. 8/2009 Z. z. z 3. decembra 2008 o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov, § 4, ods. (1), písm. c) a § 137, ods. (1).

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

V priebehu zisťovania príčin vzniku nehody bolo zistené, že **Patrik Manda**, rušňovodič, počas chodu vlaku Pn 55000 TSSTT opakovane prekročil traťovú rýchlosť (úseky) trate Trenčín – Chynorany, napr.:

1. v medzistaničnom úseku Mníchova Lehota – Trenčianske Jastrabie nz., v km 33,800 – rýchlosť podľa TTP 130A bola 10 km.h^{-1} , skutočná rýchlosť vlaku bola 54 km.h^{-1} ;
2. v medzistaničnom úseku Mníchova Lehota – Trenčianske Jastrabie nz., v km 31,087 – rýchlosť podľa TTP 130A bola 40 km.h^{-1} , skutočná rýchlosť vlaku bola 57 km.h^{-1} ;

čím porušil Vyhlášku 351/2010 o dopravnom poriadku dráh, § 39 ods. (1), písm. i) a predpis ŽSR Z 1 Pravidlá železničnej prevádzky, čl. 162.

V. Bezpečnostné odporúčania a závery:

- a) ŽSR preskúma, či sú v predpisoch ŽSR, ktoré sú záväzné pre železničný podnik, z hľadiska potreby dodržania bezpečnosti železničnej dopravy, uvedené všetky potrebné predpisové ustanovenia, napríklad upravujúce techniku chodu vlaku a v prípade zistenia chýbajúcich ustanovení, navrhne spôsob ich doplnenia do predpisov ŽSR záväzných pre železničný podnik a iné subjekty vykonávajúce činnosti na ŽSR,
- b) Dopravca TSS GRADE, a. s., zabezpečí kontroly výkonu činnosti rušňovodičov a poučenie rušňovodičov z postupov pri vedení vlaku, s ohľadom na dodržanie stanovenej rýchlosti a riziká vyplývajúce z jej prekračovania,
- c) Dopravca TSS GRADE, a. s., zabezpečí náhodné kontroly rýchlomerných prúžkov u ním vedených vlakov a v priebehu rokov 2015 a 2016 podá ministerstvu správu o zisteniach z ich rozboru.
- d) Dopravný úrad, vo funkcii národného bezpečnostného úradu (NSA) zriadeného v zmysle smernice 2004/49/ES, v rámci daných možností posúdi, či sú dopravcom č. 9006 TSS GRADE, a. s., (TSSTT), plnené podmienky vydaného bezpeč-

nostného osvedčenia a či je jeho činnosť v súlade s národnými bezpečnostnými predpismi.

- e) Ohlásenie splnenia uložených úloh ako aj prijaté opatrenia nahlásiť na MDVRR SR do 31.12.2015.
- f) Incident je predmetom objasňovania ODI OR PZ Bánovce nad Bebravou.
- g) 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:

Železnice Slovenskej republiky
Klemensova 8
813 61 Bratislava

TSS GRADE, a.s.
Dunajská 48
811 08 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 – Oblasť 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.
TSSTT - TSS GRADE, a. s.
PZ – Policajný zbor Slovenskej republiky
ŽSR – Železnice Slovenskej republiky