

Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky

Záverečná správa z vyšetrovania

incidentu kategórie C 4, prejdenie návesti zakazujúcej jazdu, návesti 1, Stoj, svetelného vchodového návestidla 2L, ku ktorému došlo počas jazdy vlaku Pn 61700 ZSSKC v NŽST Trenčín – obvod Trenčín, na 2. koľaji v km 124,801, dňa 16.02.2018 o 04:28 h.

Súhrn

Kategória nehodovej udalosti:	incident C4
Dátum a čas udalosti:	16.02.2018, 04.28 hod
Popis udalosti:	prejdenie návesti zakazujúcej jazdu, návesti 1, Stoj
Miesto udalosti:	ŽST Trenčín
Zúčastnení:	ŽSR (manažér infraštruktúry), dopravca Železničná spoločnosť Cargo, a. s.
Následky:	bez následkov
Bezprostredné príčiny udalosti:	nesledovanie návestí svetelného vchodového návestidla
Príčiny súvisiace s odbornými znalosťami, postupmi a údržbou:	neboli zistené
Príčiny súvisiace s podmienkami právneho rámca a systémom riadenia bezpečnosti:	neboli zistené
Bezpečnostné odporúčania:	Dopravný úrad preskúma u dopravcu ZSSK Cargo systém riadenia bezpečnosti a spôsob vozby vlakov rušňovodičmi, ktorí nie sú kmeňovými zamestnancami dopravcu. Dopravca ZSSK Cargo upraví predpisovo podmienky vozby svojich vlakov rušňovodičmi, ktorí nie sú jeho zamestnancami

Číslo: 10586/2018/SŽDD/14551

Vec: Záverečná správa z vyšetrovania

V Bratislave dňa 25.5.2018

Stupeň dôvernosti: CH

Záverečná správa z vyšetrovania

incidentu kategórie C 4 – prejdenie návěsti zakazujúcej jazdu, návěsti 1, **Stoj**, svetelného vchodového návěstidla 2L, ku ktorému došlo počas jazdy vlaku Pn 61700 ZSSKC v NŽST Trenčín – obvod Trenčín, na 2. koľaji v km 124,801, dňa 16.02.2018 o 04:28 h.

I. Súhrn

16.02.2018 o 04:28 h prišlo počas chodu vlaku Pn 61700 ZSSKC na 2. Koľaji v NŽST Trenčín – obvod Trenčín v km 124,801, k vzniku incidentu kategórie C 4 – prejdeniu návěsti zakazujúcej jazdu, návěsti 1, **Stoj**, svetelného vchodového návěstidla 2L. Dôsledkom incidentu došlo k zmeškaniu jedného vlaku osobnej dopravy dopravcu ZSSK o 3 min. Škoda pri incidente nebola vyčíslená. Príčinou incidentu bolo nesledovanie návěstí svetelného vchodového návěstidla 2L v NŽST Trenčín – obvod Trenčín rušňovodičom vlaku Pn 61700 ZSSKC, ktorý pred uvedeným návěstidlom s vlakom nezastavil napriek tomu, že na ňom bola návěstená návěsť 1, **Stoj**. Príslušná dokumentácia (merania, vyhodnotenia, rozbor a pod.) uvádzaná v konštatačnej časti tejto správy je uložená v spise udalosti.

II. Údaje týkajúce sa incidentu**1. Incident****a) Dátum, presný čas a miesto incidentu**

16.02.2018 o 04:28 h, železničná trať 125A Púchov – Bratislava hlavná stanica, NŽST Trenčín – obvod Trenčín 2. koľaj, v km 124,801. GPS súradnice: zemepisná šírka 48,8959140° a zemepisná dĺžka 18,0700720°.

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

V deň incidentu, dňa 16.02.2018 bolo riadenie vlaku Pn 61700 ZSSKC vykonávané zo ŽST Žilina-Teplička rušňovodičom dopravcu LRL Na stanovišti rušňovodiča HKV uvedeného vlaku sa nachádzal aj druhý rušňovodič dopravcu LRL, ktorý vykonával poznanie trate. Jazda vlaku Pn 61700 ZSSKC prebiehala po jeho odchode zo ŽST Žilina-Teplička o 02:58 h po NŽST Trenčín – obvod Trenčín bez chýb a mimoriadností. V úseku ŽST Púchov – NŽST Trenčín – obvod Trenčín bola jazda uvedeného vlaku riadená pomocou zabezpečovacieho zariadenia DOT, pri automatickom riadení jeho jazdy, pod dozorom výpravcu DOT II. CRD Púchov. Uvedený výpravca z dôvodu plynulého prechodu vlaku prepláňoval jeho jazdu z NŽST Trenčín – obvod Trenčín do obvodu Trenčín - Zlatovce. V skutočnosti prepláňoval v obvode Trenčín jeho jazdu na 1. staničnú koľaj a následne po spojovacej 1c. na 101. staničnú koľaj v obvode Trenčín - Zlatovce, kde mal čakať na sled vlakov. Uvedená vlaková cesta by bola reálne uskutočnená po odchode vlaku Os 3341 ZSSK zo 7. staničnej koľaje NŽST Trenčín – obvod Trenčín. Podľa predpokladu výpravcu DOT II. mala byť jazda vlaku Pn 61700 ZSSKC uskutočnená cca 4 min po odchode vlaku Os 3341 ZSSK o 04:32 h z NŽST Trenčín – obvod Trenčín. Z tohto dôvodu bola pred ako aj v čase vzniku incidentu (04:28 h) na vchodovom návěstidle 2L NŽST Trenčín – obvod Trenčín návěstená návěsť 1, **Stoj**. Uvedená návěsť vchodového návěstidla bola predzvestená na predzvesti Pr 2L, na ktorej bola návěsť 2, **Výstraha**. Tieto návěsti boli na uvedených návěstidlách návěstené a do času vzniku incidentu nezmenené od 04:15:01 h, kedy došlo k prechodu vlaku R 614 ZSSK za vchodové návěstidlo 2L NŽST Trenčín – obvod Trenčín. Pred vznikom incidentu o 04:26:34 h došlo k obsadeniu koľajového úseku T2T2, za oddielovým návěstidlom 2Lo hradla Opatová, vlakom Pn 61700 ZSSKC, ktorý pokračoval v jazde smerom k predzvesti Pr 2L vchodového návěstidla 2L v NŽST Trenčín – obvod Trenčín. V tom čase, resp. až do prechodu HKV uvedeného vlaku okolo predzvesti Pr 2L, bola na nej návěstená návěsť 2, **Výstraha**. Po prechode okolo uvedenej predzvesti a následnej jazdy vlaku rušňovodič nekonal v zmysle predchádzajúcej návěsti 2, **Výstraha** a neupravil rýchlosť vlaku tak, aby mohol zastaviť pred nasledujúcim návěstidlom zakazujúcim jazdu. Rušňovodič uvedeného vlaku v tom čase nesledoval návěsti na uvedenom vchodovom návěstidle 2L nakoľko opatrenia na zastavenie vlaku, použitie rýchločinného brzdenia HKV, bolo zaznamenané až vo vzdialenosti 71 m od uvedeného vchodového návěstidla pri rýchlosti 79,1 km.h⁻¹. Následne o 04:28:37 h došlo k obsadeniu 2a. koľaje vlakom Pn 61700 ZSSKC za vchodovým návěstidlom 2L v NŽST Trenčín – obvod Trenčín na ktorom bola návěstená návěsť 1, **Stoj**, čím došlo k vzniku incidentu kategórie C 4. Čelo vlaku Pn 61700 ZSSKC zastavilo po vzniku incidentu v km 124,398, čo bolo 403 m za svetelným vchodovým návěstidlom 2L a po prejdení dráhy 474 m od začinkovania rýchločinnnej brzdy. Na miesto zastavenia vlaku Pn 61700 ZSSKC po vzniku incidentu v NŽST Trenčín – obvod Trenčín sa dostavili policajti z oddelenia ŽP PZ Trenčín po ktorých súhlase bol o 06:25 h s vlakom vykonaný posun z miesta zastavenia po vzniku incidentu potiahnutím vpred na 2. staničnú koľaj. Po vykonaní ostatných úkonov potrebných pri zisťovaní príčin vzniku uvedeného incidentu, výmene rušňovodičov a vykonaní overenia účinku bŕzd na uvedenom vlaku, resp. vykonaní úplnej skúšky brzdy v zmysle predpisu ZSSK CARGO V 15/1, s výsledkom brzda v poriadku, odišiel vlak Pn 61700 ZSSKC z

NŽST Trenčín – obvod Trenčín o 08:50 h. Na odstraňovanie následkov incidentu nebolo potrebné použiť nehodové pomocné prostriedky.

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

V zmysle predpisu ŽSR Z 17 a zákona č. 513/2009 Z.z. o dráhach, generálny riaditeľ sekcie železničnej dopravy a dráh Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky (ďalej „ministerstvo“), Ing. J. F., určil na vyšetrovanie nehody vyšetrovateľa ministerstva Ing. M.S. Za Dopravný úrad, ako národný bezpečnostný úrad (NSA) sa zúčastňoval vyšetrovania Ing. T.H., ŽSR určili na zisťovanie príčin nehody hlavného inšpektora bezpečnosti železničnej dopravy (HIBŽD) Bc. R.K., dopravca ZSSK CARGO určil HIBŽD p.V.G.. Dopravca LRL určil Bc. M.G. Vyšetrovanie incidentu sa vykonávalo od 16.02.2018 do 05.04.2018.

2. Popis incidentu

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

Ing. M.H., rušňovodič, zamestnanec LRL;

J.R., rušňovodič, zamestnanec LRL;

J. C., výpravca, zamestnanec ŽSR, OR Žilina, ŽST Púchov.

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

Dotknutý vlak Pn 61700 ZSSKC bol v zmysle ZCP č. 125 vlak nákladnej dopravy, jazdiaci na trati Košice nákl. st. – Púchov – Bratislava-Rača – Bratislava východ vchod. sk., stanovenú rýchlosť v mieste vzniku incidentu mal 85 km.h⁻¹ a potrebné brzdiace percentá mal 60, bol vezený HKV 91 56 6 363 096 – 6. Vlak mal spolu 27 koľajových vozidiel, 108 náprav, dĺžku 451 m, celkovú hmotnosť 1 898 t, brzdiacu hmotnosť 1 455 t a skutočné brzdiace percentá 76 a bol počas jazdy riadne označený príslušnými návesťami v zmysle predpisu ŽSR Z 1. Pri vzniku incidentu nedošlo k poškodeniu ŽKV.

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

NŽST Trenčín – obvod Trenčín ležala v km 123,477 elektrifikovanej dvojkoľajnej trate 1. kategórie Púchov – Bratislava hlavná stanica. V úseku trate Nové Mesto nad Váhom – Púchov bolo vybudované zabezpečovacie zariadenie 3. kategórie – dispečerské stavadlo typu SIMIS – W, tvorené počítačovou riadiacou úrovňou ILTIS s nadstavbou CTC, ktoré umožňovalo zabezpečenie chodu vlakov obsluhou z jedného miesta pre viac dopravní a medzistaničných úsekov. V jednotlivých DOD bolo zabezpečovacie zariadenie 3. kategórie typu SIMIS – W.

NŽST Trenčín – obvod Trenčín bola vybavená staničným zabezpečovacím zariadením 3. kategórie – elektronické stavadlo SIMIS – W so svetelnými na sebe závislými hlavnými návestidlami s rýchlostnou návestnou sústavou, doplnené počítačmi osí, s nerozreznými elektromotorickými prestavníkmi s použitím snímačov polohy jazykov a svetelnými návestidlami. Elektronické stavadlo bolo tvorené počítačovou riadiacou úrovňou typu ILTIS a počítačovou výkonovou úrovňou systému SIMIS – W s elektronickými modulmi rozhraní k vonkajším zariadeniam. Zabezpečovacie zariadenie v NŽST Trenčín – obvod Trenčín ako aj traťové zabezpečovacie zariadenie v priľahlých úsekoch boli obsluhované z obslužného pracoviska ILTIS v CRD Púchov, kde sa zadávali príkazy na postavenie vlakových, prípadne posunových ciest. Výkonová úroveň systému SIMIS – W v NŽST Trenčín – obvod Trenčín zabezpečovala prestavenie výhybiek a splnenie všetkých podmienok na rozsvietenie dovoľujúceho návestného znaku na príslušnom návestidle. Postavená jazdná cesta sa následne zobrazovala na monitore obslužného pracoviska. Prejazdom vlaku dochádzalo automaticky k vybaveniu a zrušeniu jazdnej cesty, čo sa taktiež zobrazovalo na monitore. Na monitoroch bol zobrazený prehľadový obraz NŽST Trenčín – obvod Trenčín a obvod Trenčín - Zlatovce, podrobný obraz ich koľajísk, údaje o dopravnej situácii, systémové a poruchové informácie, dátum a čas. Prehľadový a podrobný obraz koľajísk bol zostavený zo symbolov, ktorých vzhľad a význam bol uvedený v Prílohe 8c a spôsob obsluhy systému ILTIS bol uvedený v Prílohe 8b predpisu ŽSR D101/T101. Zabezpečovacie zariadenie malo archivačné záznamové zariadenie, ktoré zaznamenávalo činnosť dopravných zamestnancov pri jeho obsluhu ako aj skutočný stav činnosti uvedeného zabezpečovacieho zariadenia. Prenos návestí na vlak v NŽST Trenčín bol vyhotovený ako ETCS level 1. Svetelné vchodové návestidlo 2L NŽST Trenčín – obvod Trenčín sa nachádzalo v km 124,801. Návestidlo bolo typu AŽD, päťsvetlové s dvoma zelenými, jedným žltým pruhom a doplnkovou tabuľou s číslom 5.

Najvyššia traťová rýchlosť v mieste vzniku incidentu bola v zmysle TTP 140 km.h⁻¹, zábrzdna vzdialenosť 1 000 m, pre vlaky s chodom podľa ETCS 1 500 m. Železničný zvršok v mieste vzniku incidentu v km 124,801 bol tvaru UIC60, upevnenie Skl 14, podvaly boli betónové BP-3, rozdelenie podvalov u, rok vloženia 2016. Trať v mieste vzniku incidentu (v smere jazdy vlaku Pn 61700 ZSSKC, smer Žilina – Bratislava) bola v priamom úseku trate. Sklonové pomery v smere jazdy vlaku Pn 61700 ZSSKC, trať klesala 1,019 ‰. Pred miestom vzniku incidentu, ktoré bolo v priamom úseku trate sa nachádzal pravotočivý oblúk o polomere r = 925,9 m, ktorého koniec v smere jazdy vlaku Pn 61700 ZSSKC (Žilina – Bratislava) sa nachádzal v km 125,503, čo bol zároveň začiatok prechodnice o dĺžke 169 m. Koniec prechodnice v smere jazdy uvedeného vlaku sa nachádzal v km 125,334. Koľajisko v NŽST Trenčín – obvod Trenčín v mieste vzniku incidentu bolo elektrifikované

jednofázovou trakčnou prúdovou sústavou 25 kV/50 Hz. Následkom incidentu nedošlo k poškodeniu zariadení železničnej infraštruktúry v správe ŽSR.

d) Komunikačné prostriedky

CRD Púchov má diaľkovo ovládané spojovacie systémy ALFA tvorené centrálnym pracoviskom diaľkovej obsluhy a koncové spojovacie systémy ALFA. Výpravca DOT II ovládal diaľkovo pridelené spojovacie systémy v DOD Trenčianske Bohuslavice, NŽST Trenčín – obvod Trenčín - Zlatovce, NŽST Trenčín – obvod Trenčín NŽST Trenčianska Teplá. K dispozícii mal dva počítačové pulty s dotykovou obrazovkou a spojovacou jednotkou pre prepojenie liniek a obsluhovaných zariadení. Rádiové spojenia sa v CRD delili na miestne a diaľkové spojenia. Miestne sa používali na prácu v ŽST Púchov (vrátane zast. Beluša), DOD Ilava, DOD Dubnica nad Váhom, NŽST Trenčianska Teplá, NŽST Trenčín – obvod Trenčín NŽST Trenčín – obvod Trenčín - Zlatovce, DOD Trenčianske Bohuslavice, tunel Turecký Vrch. Diaľkové spojenia slúžili na spojenie s prenosnými rádiostanicami a mobilnými rádiostanicami. Všetky rádiové spojenia sa dali ovládať z PC na rádiostanice /UNIKOM/ z pracovísk vnútorných výpravcov DOT rovnocenne. Hovory na jednotlivých rádiostaniciach boli zaznamenávané. V technologickej miestnosti CRD Púchov bol vybudovaný záznamový server pre zber dát z jednotlivých obsluhovaných pracovísk, cez internú sieť LAN Audio PC. Pri incidente nedošlo k poškodeniu komunikačných zariadení.

e) Práce vykonávané na mieste incidentu alebo v jeho blízkosti

Na mieste incidentu a jeho blízkosti neboli v čase jeho vzniku vykonávané stavebné ani udržiavacie práce.

f) Spustenie núdzového plánu železnice s nadväzným reťazcom udalostí

Spustenie núdzového plánu železnice pre prípad vzniku incidentu podľa predpisu ŽSR Z 17, Kapitola VII., Povinnosť hlásiť nehody, bolo vykonané z ohlasovacieho pracoviska CRD Púchov, výpravcom CRD Púchov J.C. po zastavení vlaku Pn 61700 ZSSKC za vchodovým návěstidlom 2L v NŽST Trenčín – obvod Trenčín; ohlásil vznik incidentu telefonicky o 04:44 h kontrolnému dispečerovi ORD Žilina, ten vyrozumel o 04:48 h vedúceho SBI Žilina Ing. P.M.. Vykonaním prvotných úkonov pri zisťovaní príčin vzniku incidentu bol poverený dopravný námestník ŽST Púchov pre obvod Trenčín, Ing. A.K.. Súhlas na začatie odprátavacích a obnovovacích prác, odchod vlaku z miesta zastavenia po vzniku incidentu, resp. jeho prestavenie na 2. staničnú koľaj v NŽST Trenčín – obvod Trenčín bol daný o 06:25 h.

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

Kontrolný dispečer ORD Žilina telefonicky oznámil vznik incidentu policajtom na tiesňovom čísle 158, ktorý o vzniku incidentu vyrozumel stálu službu oddelenia ŽP PZ Trenčín. Súhlas na odchod vlaku Pn 61700 ZSSKC z miesta zastavenia po vzniku incidentu, resp. prestavenie uvedeného vlaku na 2. staničnú koľaj v NŽST Trenčín – obvod Trenčín bol daný policajtom oddelenia ŽP PZ Trenčín o 06:25 h.

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

Neboli zistení.

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

Incidentom nedošlo k usmrteniu a ani k ťažkému zraneniu žiadnych osôb. V dôsledku vzniku incidentu došlo k zmeškaniu jedného vlaku osobnej dopravy dopravcu ZSSK o 3 min (Os 3370). Škoda pri incidente nebola vyčíslená. K zmeškaniu vlakov nákladnej dopravy, k zavedeniu náhradnej autobusovej dopravy, k poškodeniu ŽKV, k poškodeniu infraštruktúry v správe ŽSR, resp. iných zariadení nedošlo.

ŽSR a dopravcovia v zmysle článkov 37 až 41 predpisu ŽSR Z 17 škodu nevyčíslili. Celospoločenské náklady súvisiace s oneskoreniami v dôsledku incidentu v zmysle prílohy 8 zákona č. 513/2009 o dráhach vzniknuté zmeškaním 1 vlaku (1 osobnej dopravy/0 nákladnej dopravy) neboli vyčíslené. Poškodené strany si uplatnia skutočnú škodu vzniknutú pri tomto incidente podľa platných právnych noriem, nariadení a predpisov. Uvedená výška škody pre potrebu kategorizácie incidentu nebola smerodajná pre náhradu skutočne vzniknutej a preukázanej škody.

4. Vonkajšie okolnosti: počasie a geografické údaje

Pri incidente bola teplota 0 °C polojasno, viditeľnosť obmedzená nočnou dobou. K incidentu došlo na koľaji, ktorá bola v mieste vzniku incidentu v priamom úseku trate, výhľad rušňovodiča vlaku Pn 61700 ZSSKC nebol ničím obmedzený, pričom viditeľnosť vchodového návěstidla 2L NŽST Trenčín – obvod Trenčín bola cca 700 m.

III. Zistené skutočnosti

1. Súhrn výpovedí

a) Železniční zamestnanci, vrátane dodávateľov

Ing.M.H. rušňovodič vlaku Pn 61700 ZSSKC v zápise so zamestnancom uviedol, že jazda vlaku prebiehala bez mimoriadnosti; pričom počas jazdy medzi NŽST Trenčianska Teplá – Trenčín sa rozprával s kolegom rušňovodičom J.R, ktorý bol zadelený na poznanie trate č. 125, a ktorý sa nachádzal na stanovišti rušňovodiča, z ktorého

vykonával riadenie vlaku. Rušňovodič Ing. M.H. uviedol, že rušňovodič J.R. sledoval jazdu aj podľa TTP, rozptýlila ho situácia na súběžnej cestnej komunikácii, z dôvodu ktorej na krátky čas odvrátil pozornosť od sledovania trate a až pri výjazde z oblúku pred NŽST Trenčín – obvod Trenčín zistil, že vchodové návestidlo 2L návestilo návesť 1, **Stoj**. Ihneď začal priebežne brzdiť, pričom brzdič prestavil do polohy B na maximálny brzdiaci účinok. S vlakom potom zastavil asi cca 300 – 400 m za uvedeným vchodovým návestidlom. Udalosť ihneď ohlásil dispečerovi ŽSR ako aj dispečerovi dopravcu LRL. Ďalej postupoval podľa pokynov a príkazov zamestnancov zisťujúcich príčiny vzniku uvedeného incidentu. Pred vchodovým návestidlom 2L sa nachádzal priamy úsek trate, pričom viditeľnosť na návestidlo bola stanovená na min 700 m, z čoho je evidentné, že keby rušňovodič konal tak ako uviedol v zápise a síce, že po vyjdení z oblúka zaregistroval vchodové návestidlo 2L, na ktorom bola návesť 1, **Stoj**, pričom ihneď začal vlak priebežne brzdiť, mal by ešte min 600 m na to, aby zastavil vlak pred návestidlom. Rozborom rýchlomerového záznamu bolo zistené, že rušňovodič vlaku Pn 61700 ZSSKC Ing. M. H. v zápise neuviedol pravdivé informácie týkajúce sa miesta začiatku brzdenia na zastavenie vlaku pred návestidlom 2L s návesťou 1, **Stoj**.

J.R. rušňovodič v zápise uviedol, že po nastúpení do zmeny 16.02.2018 bol službukonajúcim dispečerom zadený k rušňovodičovi Ing. M.H. so zameraním vykonania poznania trate a traťových pomerov na trati č. 125 podľa TTP. Jazda vlaku Pn 61700 ZSSKC bola plynulá, bez zastavenia. Počas jazdy medzi NŽST Trenčianska Teplá – Trenčín, tak ako aj celou cestou porovnával trať s údajmi v TTP a sledoval návestidlá. Jeho pozornosť čiastočne odpútala situácia na súběžnej cestnej komunikácii, čo bolo vtedy, keď prechádzali okolo predzvesti. Po vyjdení z oblúku pred NŽST Trenčín zaregistroval vchodové návestidlo 2L, na ktorom bola návesť 1, **Stoj**. On zo svojej pozície nerobil žiadne opatrenia, nakoľko ako už starší rušňovodič videl, že opatrenia robil rušňovodič Ing. M. H., ktorý vykonával riadenie uvedeného vlaku. S vlakom potom zastavili vo vzdialenosti asi 300 – 400 m za vchodovým návestidlom. Rozborom rýchlomerového záznamu bolo zistené, že rušňovodič J.R. v zápise neuviedol pravdivé informácie týkajúce sa svojej činnosti počas jazdy vlaku Pn 61700 ZSSKC a sledovania návestidiel a trate.

J.C., výpravca CRD Púchov v zápise uviedol, že vykonával dopravnú službu v CRD Púchov od 17:50 h do 24:00 h ako vedúci zmeny CRD Púchov a od 00:00 h do času vzniku vyššie uvedeného incidentu ako výpravca DOT II. Zmena prebiehala bez mimoriadností a pre vlak Pn 61700 ZSSKC bola vlaková cesta na DOT v úseku ŽST Púchov – NŽST Trenčín – obvod Trenčín zabezpečovaná v automatickom režime. Keďže vlak Pn 61700 ZSSKC mal viac ako 1 800 t, tak aby plynule prešiel v NŽST Trenčín z obvodu Trenčín do obvodu Trenčín - Zlatovce prepláňoval v obvode Trenčín jeho jazdu na 1. staničnú koľaj a následne po spojovacej 1c. na 101. staničnú koľaj v obvode Trenčín - Zlatovce. V obvode Trenčín - Zlatovce mal následne čakať na sled vlakov. Uvedená vlaková cesta by bola reálne uskutočnená po odchode vlaku Os 3341 ZSSK zo 7. staničnej koľaje NŽST Trenčín – obvod Trenčín. Približne o 04:28 h telefonicky rozprával s prevádzkovým dispečerom, po ktorého ukončení si na monitore DOT II v NŽST Trenčín – obvod Trenčín všimol obsadenie obvodu za vchodovým návestidlom 2L. Za krátku dobu sa mu prostredníctvom rádiostanice ozval rušňovodič vlaku Pn 61700 ZSSKC, ktorý sa ho opýtal, či došlo k predčasnej zmene návestného znaku na vchodovom návestidle 2L, alebo či má nejakú poruchu. Odpovedal mu, že k predčasnej zmene návestného znaku na vchodovom návestidle 2L nemohlo dôjsť, nakoľko pre vlak Pn 61700 ZSSKC nebola postavená žiadna vlaková cesta v NŽST Trenčín – obvod Trenčín. Vtedy si uvedomil, že došlo k prechodu uvedeného vlaku okolo vchodového návestidla 2L, na ktorom bola návesť 1, **Stoj**. Následne udalosť nahlásil prevádzkovému a kontrolnému dispečerovi. Rušňovodičovi povedal, aby sa s vlakom nehýbal, že budú čakať na súhlas zamestnancov zisťujúcich príčin vzniku udalosti.

b) Ostatní svedkovia

Neboli zistení.

2. Systém riadenia bezpečnosti

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

Jazda vlaku sa v mieste vzniku incidentu riadila predpisom ŽSR Z 1 a platnými ZCP 125 a TTP 125 pre trať A Púchov – Bratislava hlavná stanica.

b) Požiadavky na personál a uplatňovanie týchto požiadaviek

Ing. M. H., a J.R. rušňovodiči, a J.C. výpravca, v čase vzniku incidentu spĺňali odbornú, zdravotnú a psychickú spôsobilosť pre výkon vyššie uvedenej funkcie v zmysle platnej legislatívy a predpisových ustanovení v zmysle listu zamestnávateľa.

c) Obvyklé postupy interných kontrol a auditov a ich výsledky

Ing. M.H. rušňovodiča nebol podľa vyjadrenia zástupcu LRL pred vznikom vyššie uvedeného incidentu kontrolovaný rušňovodičmi inštruktormi, nakoľko odbornú spôsobilosť uvedený rušňovodič nadobudol 08.02.2018.

d) Rozhrania medzi rôznymi užívateľmi infraštruktúry

Účastníkom incidentu bol len jeden užívateľ infraštruktúry.

3. Predpisy a pravidlá

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

Zákon č. 514/2009 Z. z., § 16, ods. (3), písm. a), kde bolo uvedené, že každý je povinný v doprave na dráhe zachovávať opatrnosť primeranú povahe prevádzky dráhy a dopravy 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 č. 351/2010, § 7, ods. (3), písm. a), kde bolo okrem iného uvedené, že ak svieti na návestidle jedno svetlo, základný význam návestnej farby červená je návesť „Stoj“.

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

Predpis **ŽSR Z 1**:

- článok 44, kde bolo okrem iného uvedené, že rozkazy vyjadrené návest'ami sa musia včas splniť;
- článok 58, kde bolo okrem iného uvedené, že návesť **Stoj** zakazuje jazdu vlaku za návestidlo.

Predpis **ZSSK CARGO V 2**:

- článok 22, písm. a) kde bolo uvedené, že rušňovodič je povinný na HKV za jazdy vlaku a pri posune sledovať trať, koľajisko, trakčné vedenie a návesti;
- článok 23, písm. a) kde bolo okrem iného uvedené, že v prípade ohrozenia bezpečnosti je druhý rušňovodič povinný účinne zasiahnuť.

4. **Funkcie vozidiel a technických zariadení**

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

Dopravná služba sa vykonávala podľa predpisu ŽSR Z 1. Spôsob zabezpečenia vlakovej cesty bol v súlade s ustanoveniami predpisu ŽSR Z 1. Záznamové zariadenia boli vybudované. Riadenie vlaku Pn 61700 ZSSKC nebolo vykonávané v súlade s platnou legislatívou ako aj predpisovými ustanoveniami manažéra infraštruktúry ŽSR, resp. dopravcu ZSSK CARGO, pričom došlo k ich porušeniu rušňovodičom uvedeného vlaku.

Po vzniku uvedeného incidentu bol zistený nasledovný popis zaznamenatej činnosti zabezpečovacieho zariadenia DOT v súvislosti s jazdou vlaku Pn 61700 ZSSKC, resp. návesti na vchodovom návestidle 2L v NŽST Trenčín – obvod Trenčín:

- o 04:14:08 h bolo zaznamenané automatickým riadením jász vlakov pod dohľadom výpravcu DOT II. z CRD Púchov, postavenie vlakovej cesty pre vlak R 614 ZSSK od vchodového návestidla 2L NŽST Trenčín – obvod Trenčín na 4. staničnú koľaj, pričom na vchodovom návestidle 2L došlo k rozsvieteniu návesti 26, **Rýchlosť 80km.h⁻¹ a očakávajte 80 km.h⁻¹** a na predzvesti Pr2L k rozsvieteniu návesti 6, **Očakávajte rýchlosť 80 km.h⁻¹**.
- o 04:15:00 h bolo zaznamenané obsadenie 2a. koľaje vlakom R 614 ZSSK za vchodovým návestidlom 2L NŽST Trenčín – obvod Trenčín, pričom o 04:15:01 h došlo na vchodovom návestidle 2L k zmene návesti na návesť 1, **Stoj** a na jeho predzvesti Pr2L na návesť 2, **Výstraha**;
- o 04:24:44 h bolo zaznamenané obsadenie 2. traťovej koľaje vlakom Pn 61700 ZSSKC, po jeho odchode z NŽST Trenčianska Teplá. Na nasledujúcom oddielovom návestidle 2Lo a jeho predzvesti Pr2Lo na hradle Opatová mu bola v tom čase návestená návesť 3, **Vol'no**, ktorá bola rozsvietená automatickým stávaním vlakovej cesty;
- o 04:26:34 h bolo zaznamenané obsadenie koľajového úseku T2T2, za oddielovým návestidlom 2Lo na hradle Opatová, vlakom Pn 61700 ZSSKC, pričom došlo na uvedenom oddielovom návestidle k rozsvieteniu návesti 1, **Stoj** a na jeho predzvesti Pr2Lo návesť 2, **Výstraha**;
- o 04:28:37 h bolo zaznamenané obsadenie 2a. koľaje vlakom Pn 61700 ZSSKC za vchodovým návestidlom 2L v NŽST Trenčín – obvod Trenčín, na ktorom bola návestená návesť 1, **Stoj**.

Na základe dekódovaných dát z diagnostiky zabezpečovacieho zariadenia SIMIS – W bolo preukázané, že povolujúci jazdný znak bol na vchodovom návestidle 2L NŽST Trenčín obvod Trenčín naposledy pred incidentom návestený pre vlak R 614 ZSSK o 04:15:00 h. Po prechode uvedeného vlaku za vchodové návestidlo, resp. obsadení koľajového obvodu za ním došlo o 04:15:01 h k zmene návesti na uvedenom návestidle na návesť 1, **Stoj**. Uvedená návesť bola následne návestená na vchodovom návestidle 2L až do vzniku incidentu, pričom v archivačnom zariadení zabezpečovacieho zariadenia nebol zaznamenaný žiadny povel, alebo iný príkaz na rozsvietenie povolujúcej návesti (znaku), čím bolo jednoznačne preukázané, že vlak Pn 61700 ZSSKC prešiel okolo návestidla, ktoré návestilo návesť 1, **Stoj**, t. j. návesť zakazujúca jazdu.

Rozborom záznamu z PIS ŽSR bolo zistené, že vlak Pn 61700 ZSSKC odišiel dňa 15.02.2018 z východiskovej ŽST Košice nákladná stanica o 16:11 h. Pred vznikom incidentu bol zaznamenaný prechod uvedeného vlaku dňa 16.02.2018 cez NŽST Trenčianska Teplá o 04:26 h. Po vzniku incidentu bol zaznamenaný odchod uvedeného vlaku z NŽST Trenčín – obvod Trenčín o 08:50 h. Jazda vlaku bola ukončená po jeho príchode do cieľovej ŽST Bratislava východ o 10:56 h.

b) **Infraštruktúra**

Vlak Pn 61700 ZSSKC prechádzal po koľajach, na ktorých boli vykonávané predpísané pravidelné prehliadky v zmysle platných predpisov ŽSR. Pred vznikom incidentu bola posledná 1/4-ročná prehliadka stavieb a technických zariadení železničných tratí a stavieb v mieste vzniku incidentu vykonaná 20. a 21.11.2017, bez zistených nedostatkov, majúcich vplyv na bezpečnosť železničnej dopravy. Železničný zvršok nebol v príčinnej súvislosti so vznikom incidentu a nedošlo k jeho poškodeniu.

V NŽST Trenčín – obvod Trenčín bola pred vznikom incidentu vykonávaná pravidelná údržba zabezpečovacieho zariadenia. Údržby prúdových zdrojov boli vykonané: mesačná 31.01.2018, 1/4 ročná 29.12.2017 a 1/2 ročná resp. ročná – 29.09.2017. Údržba na elektronickom stavadle SIMIS – W bola vykonaná: mesačná – 31.01.2018, 1/4 ročná – 29.12.2017, 1/2 ročná – 29.09.2017 a ročná – 29.09.2017. Údržba na vonkajších častiach zabezpečovacieho zariadenia bola vykonaná: na EMP mesačná – 19.01.2018 a 1/4 ročná – 15.12.2017. Na návestidlách bola vykonaná 1/2 ročná – 22.09.2017 a ročná – 22.09.2017. Údržba na snímačoch osí bola vykonaná: mesačná – 19.01.2018, 1/4 ročná – 29.12.2017, 1/2 ročná – 29.09.2017 a ročná – 19.01.2017. Posledná kontrola viditeľnosti návestných znakov z koľajiska bola vykonaná 15.02.2018. Kontrola viditeľnosti návestných znakov z HKV bola vykonaná 19.01.2018. Viditeľnosť na vchodové návestidlo 2L NŽST Trenčín – obvod Trenčín bola minimálne 700 m. Kontroly boli vykonané v zmysle predpisu ŽSR Z 10, prílohy č. 9, čl. 31.

Zabezpečovacie zariadenie pred vznikom, v čase vzniku aj po vzniku uvedeného incidentu vykazovalo správnu činnosť a malo archivačné záznamové zariadenie, v Záznamníku porúch na zabezpečovacom zariadení nebola zaevidovaná žiadna porucha a obsluha bola v súlade s ustanoveniami predpisu ŽSR D 101/T 101. Stav zabezpečovacieho zariadenia SIMIS – W nebol v príčinnej súvislosti so vznikom incidentu a došlo k jeho poškodeniu

c) Komunikačné vybavenie

Spôsob komunikácie zúčastnených zamestnancov na incidente bol v súlade s predpisovými ustanoveniami. V čase vzniku incidentu vykazovali komunikačné zariadenia správnu činnosť. Stav komunikačných zariadení nebol v príčinnej súvislosti so vznikom incidentu a nedošlo k ich poškodeniu.

d) Vozidlá vrátane registrácie z automatického zariadenia na záznam údajov

Rozborom záznamu z elektronického rýchlomera MIREL RM 1 z HKV 91 56 6 363 096 – 6, bolo zistené, že počas jazdy vlaku Pn 61700 ZSSKC nedošlo v kontrolovanom úseku trate (prechod vlaku cez NŽST Trenčianska Teplá po prvé zastavenie vlaku po vzniku incidentu) k prekročeniu najvyššie dovolenej rýchlosti. Zariadenie pre kontrolu bdelosti rušnovodiča bolo v činnosti a riadne obsluhované.

Z vyhodnotenia rýchlomeru HKV bolo zistené, že vlak Pn 61700 ZSSKC prechádzal cez NŽST Trenčianska Teplá o 04:26:01 h rýchlosťou 78,2 km.h⁻¹. Počas následnej jazdy medzi NŽST Trenčianska Teplá – Trenčín – obvod Trenčín bolo o 04:30:42 h pri rýchlosti 79,1 km.h⁻¹ zaznamenané zaúčinkovanie rýchločinnnej brzdy HKV, pričom došlo k poklesu tlaku vzduchu v hlavnom potrubí zo 4,9 baru na 4,6 baru, čo bolo vo vzdialenosti 71 m pred vchodovým návestidlom 2L NŽST Trenčín – obvod Trenčín. Vlak zastavil o 04:31:17 h po prejení dráhy 474 m od zaúčinkovania rýchločinnnej brzdy. Pred zaúčinkovaním rýchločinnnej brzdy HKV došlo k zaznamenaniam obsluhy tlačítka bdelosti rušnovodičom vlaku o 04:30:35 h a 04:30:41 h.

HKV 91 56 6 363 096 – 6 malo platnú technickú kontrolu podľa Vyhlášky č. 351/2010 Z. z., vykonanú 09.12.2017.

5. Dokumentácia o systéme prevádzky

a) Opatrenia prijaté personálom pri riadení dopravy a signalizácii

Pred vznikom incidentu neboli prijaté žiadne opatrenia pri riadení dopravy.

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

Výmena verbálnych správ v súvislosti s incidentom nebola zaznamenaná.

c) Opatrenia prijaté na ochranu a zabezpečenie miesta incidentu

Príslušné opatrenia na ochranu a zabezpečenie miesta incidentu, vykonali policajti oddelenia ŽP PZ Trenčín uzavretím miesta vzniku incidentu pre potreby vyšetrovania.

6. Rozhranie človek – stroj (zariadenie) – organizácia

a) Pracovný čas zúčastneného personálu

Ing. M.H., rušnovodič, v čase vzniku incidentu bol v zmene 2 hodiny, 58 minút. Odpočinok pred zmenou mal v dĺžke 56 hodín.

J.R., rušnovodič, v čase vzniku incidentu bol v zmene 3 hodiny, 58 minút. Odpočinok pred zmenou mal v dĺžke 48 hodín.

J.C., výpravca, v čase vzniku incidentu bol v zmene 10 hodín 38 minút. Odpočinok pred zmenou mal v dĺžke 24 hodín.

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

Zamestnanec LRL Ing. M. H. sa po incidente podrobil vyšetrovaniu na zistenie prítomnosti alkoholu dychovou skúškou prístrojom AlcoQuant 6020 s výsledkom 0,00 mg.l⁻¹ policajtom oddelenia ŽP PZ Trenčín.

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 Trenčín došlo za posledných 12 mesiacov k dvom incidentom podobného charakteru:

- dňa 08.03.2017 o 15:44 h došlo počas jazdy vlaku Rv 2. nsl. 47910 ZSSKC po 101. staničnej koľaji v NŽST Trenčín – obvod Trenčín - Zlatovce, v km 121,753 k prejdenu návěsti zakazujúcej jazdu, návěsti 1, **Stoj** cestového návěstidla Sc101. Príčinou vzniku incidentu bolo nesledovanie návěstných znakov (návěstí) na svetelnom cestovom návěstidle Sc101 rušňovodičom vlaku Rv 2. nsl. 47910 ZSSKC, **kód príčiny 204 – nesledovanie návěstných znakov (návěstí)**. Po vzniku incidentu boli dopravcom ZSSK CARGO prijaté nasledovné opatrenia. Rušňovodičovi, ktorý zavinil vznik incidentu bol odobratý preukaz OS, bol písomne upozornený na možnosť skončenia pracovného pomeru v zmysle Zákonníka práce a boli mu krátené prémie za mesiac marec 2017 vo výške 100 %. Následne sa uvedený rušňovodič podrobil mimoriadneho PŠ, mimoriadnej LP, preskúšania a získania OS pre funkciu rušňovodiča. Taktiež boli zamestnanci SRT Bratislava (rušňový personál) upozornení na uvedený incident formou vyhlášky ako aj na pravidelnom školení. Incident bol prerokovaný na porade prednostu SRT Bratislava s vedúcimi pracovísk a rušňovodičmi inštruktormi.
- dňa 13.04.2017 o 08:47 h došlo počas jazdy vlaku Os 3306 ZSSK po 103. staničnej koľaji v NŽST Trenčín – obvod Trenčín - Zlatovce, v 120,925 k prejdenu návěsti zakazujúcej jazdu, návěsti 1, Stoj svetelného odchodového návěstidla L103. Príčinou vzniku incidentu bolo nesledovanie návěstných znakov (návěstí) na svetelnom odchodovom návěstidle L103 rušňovodičom vlaku Os 3306 ZSSK. Po vzniku incidentu boli dopravcom ZSSK prijaté nasledovné opatrenia. Rušňovodičovi, ktorý zavinil vznik incidentu bol odobratý preukaz OS, bolo mu zaslané písomné upozornenie na možnosť skončenia pracovného pomeru v zmysle Zákonníka práce a krátené prémie za mesiac apríl 2017 vo výške 100 %. Následne sa uvedený rušňovodič podrobil mimoriadnemu PŠ, mimoriadnej LP, preskúšaniu a získaniu OS pre funkciu rušňovodiča. Taktiež boli zamestnanci SPD Žilina preukázateľne oboznámení so vznikom predmetného incidentu a u rušňovodiča, ktorý zavinil vznik uvedeného incidentu bola po jeho opätovnom nadobudnutí OS vykonaná zvýšená kontrolná činnosť výkonu služby, rušňovodičmi inštruktormi.

IV. Analýzy a závery

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

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

Príčinou vzniku incidentu bolo nesledovanie návěstí svetelného vchodového návěstidla 2L v NŽST Trenčín – obvod Trenčín rušňovodičom vlaku Pn 61700 ZSSKC, ktorý pred uvedeným návěstidlom s vlakom nezastavil napriek tomu, že na ňom bola návěstená návěsť 1, **Stoj**.

b) Príčiny súvisiace s odbornými znalosťami, postupmi a údržbou

Rušňovodič na vlaku nebol preškolený z predpisov ZSSK Cargo, t.j. s potrebnými odbornými znalosťami. /Preškolenie z predpisov dopravcu je súčasťou bloku číslo 8 pri školení z odbornej spôsobilosti (OS 24) /.

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

Neboli zistené.

2. Diskusia

Je prílohou spisu.

3. Závery

a) Incident zavinil

rušňovodič tým, že počas vykonávania riadenia vlaku Pn 61700 ZSSKC, nezastavil pred vchodovým návěstidlom 2L NŽST Trenčín – obvod Trenčín na ktorom bola návěsť 1, **Stoj**, čím porušil predpis ŽSR Z 1, čl. 44, čl. 58 a predpis dopravcu ZSSK CARGO Výkon rušňovej čaty, čl. 22, písm. a).

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

a) Opatrenia prijaté oprávneným zamestnancom voči vinníkom

Tvorí prílohu spisu.

b) Opatrenia prijaté oprávneným zamestnancom, aby sa incidenty neopakovali

Tvorí prílohu spisu.

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

- Počas vyšetrovania vzniku incidentu bolo zistené, že rušňovodič J.R., ktorý sa v čase vzniku incidentu nachádzal na stanovišti rušňovodiča vlaku Pn 61700 ZSSKC, nerobil žiadne opatrenia ani nijak účinne nezasiahol, keď videl, že

rušňovodič Ing. M.H., ktorý vykonával riadenie uvedeného vlaku, nekonal v zmysle návěstí návěstídiel platných pre jeho jazdu, čím porušil predpis ZSSK CARGO V 2, článok 23.

- Rušňovodiči na vlaku (kmeňovo dopravcu LOKORAIL, a. s.) neboli oprávnené viesť vlak ZSSK CARGO, nemajú harmonizované osvedčenie ZSSK CARGO, neboli preškolené z predpisov ZSSK CARGO, vlak viezol RID-ové vozne; rušňovodiči nemali v zmysle predpisu RID (poriadok na prepravu nebezpečného tovaru) znalosť o zložení vozňov vo vlaku (zásielky RID) a písomných pokynoch podľa RID. Zistené skutočnosti nie sú v súlade s vydaným bezpečnostným osvedčením. ZSSK CARGO je ako dopravca uvedeného vlaku zodpovedná za jeho vedenie. ZSSK CARGO má uzavretú zmluvu s dopravcom LOKORAIL, a. s., ale zmluva obsahuje ustanovenia, ktoré nie sú v súlade s ustanoveniami príslušných právnych predpisov. Každý rušňovodič je povinný mať pri sebe harmonizované osvedčenie toho dopravcu, ktorého vlak vedie a to sa v tomto prípade nestalo. Harmonizované osvedčenie nemusí mať rušňovodič iného dopravcu jedine v tom prípade, keď bude mať pri sebe pilota ZSSK CARGO, ale to sa v tomto prípade taktiež nestalo. Príslušné všeobecne záväzné právne predpisy neumožňujú, aby dopravca personálu ďalšieho dopravcu zveril na základe nejakej zmluvy viesť vlak. V zmysle toho neoprávnené osoby viedli tento vlak.

V. Bezpečnostné odporúčania a závery:

- a) Dopravca ZSSK Cargo preverí, ako spĺňa predpisy pri vedení svojich vlakov rušňovodičmi, ktorí nie sú jeho zamestnancami a prijme opatrenia, aby sa predišlo výskytu nehôd pre neznalosť predpisov rušňovodičmi,
- b) Dopravný úrad, ako Národný bezpečnostný orgán, posúdi systém riadenia bezpečnosti dopravcu ZSSK Cargo a spôsob vozby vlakov rušňovodičmi, ktorí nie sú kmeňovými zamestnancami dopravcu.
- c) Ohlásenie zistení ako aj prijaté opatrenia nahlásiť na MDV SR do 31.10.2018
- d) Nehoda je predmetom objasňovania oddelenie železničnej polície Košice .

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

Predkladá:
Ing. Mikuláš Sedlák
vyšetrovateľ MDV SR

Ing. Ján Farkaš
generálny riaditeľ sekcie

Rozdeľovník:
Železnice Slovenskej republiky
Klemensova 8
813 61 Bratislava

Železničná spoločnosť Cargo, a. s.
Drieňová 24
820 09 Bratislava

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

Zoznam skratiek:

ARR – automatická regulácia rýchlosti
AŽD – automatizácia železničnej dopravy
BŽD – bezpečnosť železničnej dopravy
CRD – centrum riadenia dopravy
CV – cestné vozidlo
DOD – diaľkovo ovládaná dopravňa
DOT – diaľkovo obsluhovaná trať
EMP – elektromotorický prestavník
ETCS – európsky vlakový zabezpečovací systém (European Train Control System)
GPS – Global Positioning System (Globálny systém určenia polohy)
GR – generálne riaditeľstvo
GVD – grafikon vlakovej dopravy
HIBŽD – hlavný inšpektor bezpečnosti železničnej dopravy
HKV – hnacie koľajové vozidlo
LP – lekárska prehliadka
LRL – LOKORAIL a. s.
NR SR – Národná rada Slovenskej republiky
NŽST – nesamostatná železničná stanica
OR – Oblastné riaditeľstvo
ORD – oddelenie riadenia dopravy
Os – osobný vlak
OS – odborná skúška
PC – osobný počítač
PIS – Prevádzkový informačný systém
Pn – priebežný nákladný vlak
PZ SR – Policajný zbor Slovenskej republiky
RID – Poriadok pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID)“, (anglické znenie „The Regulation concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID)“
Rv – rušňový vlak
SBI – Stredisko bezpečnosti a inšpekcie
SPD – Stredisko prevádzky depa
SRT – Stredisko riadenia trakcie
TTP – Tabuľky traťových pomerov
TV – trakčné vedenie
ZCP – Zošitový cestovný poriadok
ZSSK – Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.
ZSSK CARGO – Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s.
Z. z. – Zbierka zákonov
ŽKV – železničné koľajové vozidlo
ŽP PZ – železničná polícia Policajného zboru
ŽSR – Železnice Slovenskej republiky
ŽST – železničná stanica

Zoznam skratiek použitých právnych predpisov, noriem a interných predpisov:

zákon č. 122/2013 Z. z. NR SR č. 122/2013 Z. z. z 30. apríla 2013 o ochrane osobných údajov a o zmene a doplnení niektorých zákonov, v platnom znení; vyhláška č. 351/2010 Z. z. – vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 351/2010 Z. z. z 19. augusta 2010 o dopravnom poriadku dráh, v platnom znení; zákon č. 513/2009 Z. z. – zákon NR SR č. 513/2009 Z. z. z 28. októbra 2009 o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov, v platnom znení ; zákon č. 514/2009 Z. z. – zákon NR SR č. 514/2009 Z. z. z 28. októbra 2009 o doprave na dráhach, v platnom znení ; ŽSR Z 1 – predpis manažéra infraštruktúry ŽSR Z 1 Pravidlá železničnej prevádzky – bezpečnostný predpis v železničnej doprave v Slovenskej republike, v platnom znení ; ŽSR Z 10 – predpis manažéra infraštruktúry ŽSR Z 10 Pravidlá technickej prevádzky železničnej infraštruktúry, v platnom znení ; ŽSR Z 17 – predpis manažéra infraštruktúry ŽSR Z 17 Nehody a mimoriadne udalosti– bezpečnostný predpis v železničnej doprave v Slovenskej republike, v platnom znení ; ŽSR D 101/T 101 – predpis manažéra infraštruktúry ŽSR D 101/T 101 Obsluha staničných zabezpečovacích zariadení, v platnom znení ; ZSSK CARGO V 2 – predpis dopravcu ZSSK CARGO Výkon rušňovej čaty 3_S 23_Predpis V2_2002_v1.5, v platnom znení ; ZSSK CARGO V 15/1 – predpis dopravcu ZSSK CARGO V 15/1 – Prevádzka a obsluha brzdových zariadení železničných dráhových vozidiel 3_U20_Predpis 1_2011_v1.0, v platnom znení.