



MINISTERSTVO DOPRAVY, VÝSTAVBY
A REGIONÁLNEHO ROZVOJA
SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Závěrečná správa z vyšetrovania

Incidentu /kategórie C4/ v ŽST Kalná nad Hronom,
ku ktorému došlo dňa 22. 9. 2015 o 20:00 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

incidentu kategórie C 4, prejdenie návesti Stoj, nezastavenie vlaku Pn 67 311 ZSSKC pred návest'ou 1, Stoj odchodového návestidla S 1, ku ktorému došlo v ŽST Kalná nad Hronom, na koľaji č. 1 v km 6,532, dňa 22.09.2015 o 20:00 h.

I. Súhrn

O 20:00 h dňa 22.09.2015 došlo na 1. koľaji v ŽST Kalná nad Hronom k incidentu kategórie C 4 - prejdeniu návesti 1, Stoj na odchodovom návestidle S 1 v km 6,532 vlakom Pn 67 311 ZSSKC, doprava v medzistaničnom úseku Kalná nad Hronom – Levice bola prerušená v čase od 20:00 h do 20:50 h a prišlo k zmeškaniu dvoch vlakov osobnej dopravy dopravcu Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. (ZSSK) spolu o 49 min. Pri incidente nebola vyčíslená žiadna škoda. Incident vznikol nerešpektovaním návesti 1, Stoj odchodového návestidla S 1 rušňovodičom vlaku Pn 67 311 ZSSKC. 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

20:00 h dňa 22.09.2015 , železničná trať č. 121 A Hronská Dúbrava – Palárikovo, ŽST Kalná nad Hronom, koľaj č. 1, km 6,532.

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

O 19:55 h dňa 22.09.2015 prechádzal o cez ŽST Kalná nad Hronom vlak Pn 57 275 ZSSKC a za ním bol zo ŽST Lok do ŽST Kalná nad Hronom nasledoval vlak Pn 67 311 ZSSKC s odchodom o 19:56 h. Výpravca ŽST Kalná nad Hronom postavil pre vlak Pn 67 311 ZSSKC riadnou obsluhou staničného zabezpečovacieho zariadenia vchodovú vlakovú cestu na koľaj č. 1. Odchodovú vlakovú cestu nemohol postaviť vzhľadom na to, že za vlakom Pn 57 275 ZSSKC ešte nedošla odhláška zo ŽST Levice. Vlak Pn 67 311 ZSSKC odišiel zo ŽST Lok o 19:56 h, počas chodu vlaku rušňovodič na predzvesti vchodového návestidla PrS do ŽST Kalná nad Hronom najprv zaregistroval návest' 2, Výstraha a po prejdení približne 800 m zaregistroval zmenu tejto návesti na návest' 3, Voľno a predpokladal, že v ŽST Kalná nad Hronom bude s vlakom prechodiť. Návest' vchodového návestidla S ŽST Kalná nad Hronom nezaregistroval. Návest' 1, Stoj odchodového návestidla S 1 zaregistroval až približne v úrovni dopravnej kancelárie. Okamžite použil na zastavenie vlaku rýchločinné brzdenie, ale z dôvodu rýchlosti vlaku približne 75 km.h⁻¹ nedokázal pred odchodovým návestidlom S 1 zastaviť, zastavil až čelom vo vzdialenosti 146 m za odchodovým návestidlom S 1. Počas vchodu vlaku Pn 67 311 ZSSKC si výpravca, očakávajúc vlak pred dopravnou kanceláriou všimol, že vlak sa pohybuje pomerne vysokou rýchlosťou. Ihneď sa vrátil do dopravnej kancelárie a tlačidlom uzatvorenia priecestia v km 6,414 uviedol priecestné zabezpečovacie zariadenie do výstražného stavu. Na paneli zabezpečovacieho zariadenia si všimol, že po chvíli došlo k obsadeniu koľajových obvodov za odchodovým návestidlom S 1 a po

zistení, že vlak zastavil za odchodovým návestidlom, ale v obvode stanice, oznámil vznik incidentu v zmysle Zvolávacieho plánu; tiež rušňovodič o vzniku incidentu informoval výpravcu a rušňového dispečera. Na miesto incidentu sa dostavili príslušníci oddelenia železničnej polície Policajného zboru (PZ) Nové Zámky, ktorí u rušňovodiča vykonali skúšku na zistenie alkoholu v dychu a po príchode oprávneného zástupcu dopravcu bol rušňovodič vystriedaný a pracovnú zmenu ukončil. Na odstraňovanie následkov incidentu neboli použité nehodové pomocné prostriedky (NPP).

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 vyšetrenie príčin uvedenej nehody vyšetrovateľa ministerstva Ing. Mikuláša Sedláka. ŽSR určili na zisťovanie príčin incidentu hlavného inšpektora bezpečnosti železničnej dopravy (HIBŽD) Bc. Jána Ponického, dopravcu Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s. (ZSSKC) za člena tímu určil HIBŽD Ing. Mariána Kozlíka. Vyšetrenie sa vykonávalo v čase od 22.09.2015 do 23.10.2015.

2. Popis incidentu

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

P. Stanislav Mrvák, rušňovodič, zamestnanec dopravcu ZSSKC;

P. Ervín Hiller, výpravca, zamestnanec ŽSR, Oblastného riaditeľstva (OR) Zvolen, ŽST Levice.

b) Vlak a ich zloženie, vrátane registračných čísiel zúčastnených vozidiel

Dotknutý vlak Pn 67 311 ZSSKC bol v zmysle Zošitového cestovného poriadku (ZCP) č. 121 A, pravidelný vlak nákladnej dopravy jazdiaci denne okrem 25., 26.XII, 1., 4.-6.I, 5. a 6.IV na trati Bratislava východ odch. sk. Sever – Palárikovo – Hronská Dúbrava – Zvolen východ. Stanovenú rýchlosť v úseku Lok – Kalná nad Hronom mal 80 km.h⁻¹, potrebné brzdiace percentá boli 57. V deň 22.09.2015 bol vlak dopravovaný hnacím vozidlom (HV) 91 56 6 240 032-3, mal 31 vozňov, dĺžku 493,2 m, hmotnosť celkovú 1058 ton, dopravnú 973 ton, brzdiacu 1020 ton a skutočné brzdiace percentá 96. Vlak bol počas chodu riadne označený príslušnými návestňami v zmysle predpisu ŽSR Z 1 Pravidlá železničnej prevádzky a k poškodeniu dráhových vozidiel nedošlo.

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

Stanica, kde došlo k incidentu, sa nachádza na jednokoľajnej elektrifikovanej trati 2. kategórie, podľa tabuliek traťových pomerov (TTP) č. 121 A, Hronská Dúbrava – Palárikovo, v ŽST Kalná nad Hronom v km 6,532. Ide o trať s rozchodom 1435 mm, zábrzdnu vzdialenosťou 700 m, elektrifikovanú jednofázovou trakčnou prúdovou sústavou 25 kV/50 Hz. Od km 6,814 po km 6,582 sa v ŽST Kalná nad Hronom v smere chodu vlaku nachádzal pravý oblúk o polomere 800 m, zvršok bol tvaru 49 E1, podvaly SB 8, s rozdelením e, rok vloženia 1983. V čase vzniku incidentu bola ŽST Kalná nad Hronom nesamostatnou stanicou, pridelenou k ŽST Levice. Po prevádzkovej stránke bola stanicou medziľahlou, podľa povahy práce zmiešanou, staničné zabezpečovacie zariadenie 3. kategórie, reléové zabezpečovacie zariadenie (RZZ) s cestovým systémom a s rýchlostnou svetelnou signalizáciou. Vchodové, odchodové návestidlá a predzvesti vchodových návestidiel boli stožiarové. Predzvešť Pr S bola umiestnená v km 8,775, vchodové návestidlo S bolo umiestnené v km 7,760 a odchodové návestidlo S 1 bolo umiestnené v km 6,532. V medzistaničnom úseku Levice – Kalná nad Hronom – Lok bolo traťové zabezpečovacie zariadenie 2. kategórie (reléový poloautomatický blok) s kontrolou voľnosti traťovej koľaje so samostatnými predzvestami hlavných návestidiel. Nedošlo k poškodeniu zariadení infraštruktúry pri incidente.

d) Komunikačné prostriedky

V čase vzniku incidentu v dopravnej kancelárii ŽST Kalná nad Hronom sa nachádzal telefónny zapojovač, do ktorého boli zapojené dispečerský a elektrodispečerský okruh Zvolen - Šurany, traťový telefón Kalná nad Hronom - Levice, Kalná nad Hronom - Lok. Komunikačné zariadenia na spojenie medzi výpravcom a rušňovodičom nebolo vybudované, ani záznamové zariadenie na zaznamenávanie údajov. Pri incidente nedošlo k poškodeniu komunikačných prostriedkov.

e) Práce vykonané na mieste udalosti alebo v jeho blízkosti

V čase vzniku incidentu sa nevykonávali žiadne práce na železničných zariadeniach na mieste incidentu ani v jeho blízkosti.

f) Spustenie núdzového plánu železnice s nadväzným reťazcom udalostí

Nehodu ohlásil výpravca Ervín Hiller kontrolnému dispečerovi ŽSR, OR Zvolen Ing. Jaroslavovi Laukovi o 20:05 h., následne boli vyrozumené ostatné subjekty. Zabezpečením prvotných vyšetrovacích úkonov bol poverený prednosta ŽST Levice Ing. Peter Bosíni. Súhlas na obnovenie prevádzky bol daný o 20:50 h.

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

Oddelenie železničnej polície PZ Nové Zámky bolo o udalosti vyrozumené kontrolným dispečerom ŽSR, OR Zvolen Ing. Jaroslavom Laukom o 20:10 h.

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

Nezist'ovalo sa.

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

Incidentom nedošlo k zraneniu ani usmrteniu osôb a úplné prerušenie dopravy v medzistaničnom úseku ŽST Kalná nad Hronom - ŽST Levice bolo v čase od 20:00 h do 20:50 h. Prišlo k meškaniu vlakov R 836 ZSSK o 6 min a Os 5741 ZSSK o 43 min. Nedošlo k poškodeniu zariadení infraštruktúry, ani koľajových vozidiel. ŽSR, ZSSK a ZSSKC škodu nevyčíslili. Celospoločenské náklady vzniknuté z dôvodu zmeškania 2 vlakov osobnej dopravy neboli vyčíslené.

4. Vonkajšie okolnosti: počasie a geografické údaje

V čase incidentu bolo počasie: jasno, teplota +16 °C, nočná doba a viditeľnosť z HV na odchodové návestidlo S 1 bola približne 340 m a bola obmedzená pravým oblúkom.

III. Zistené skutočnosti

1. Súhrn výpovedí

a) Železniční zamestnanci, vrátane dodávateľov

V zápise rušňovodič Stanislav Mrvňan, okrem iného uviedol, že dňa 22.09.2015 nastúpil do pracovnej zmeny v Stredisku riadenia trakcie Bratislava, pracovisko Nové Zámky. V ŽST Šurany vystriedal rušňovodiča a prevzal vlak Pn 67 311 ZSSKC. Po odchode zo ŽST Šurany prebiehal chod vlaku bez nedostatkov. Naposledy pred vznikom incidentu zastavil s vlakom z dopravných dôvodov v ŽST Lok. Po odchode zo ŽST Lok v čase, keď sa blížil s vlakom k predzvesti vchodového návestidla ŽST Kalná nad Hronom zaregistroval na nej najprv návesť 2, Výstraha a po prejení dráhy približne 800 m návesť 3, Voľno. Návesť vchodového návestidla nezaregistroval. Približne v úrovni dopravnej kancelárie ŽST Kalná nad Hronom zaregistroval návesť 1, Stoj na odchodovom návestidle S 1. Okamžite použil na zastavenie vlaku rýchločinné brzdenie, ale vzhľadom na rýchlosť vlaku, približne 75 km.h⁻¹, nedokázal pred odchodovým návestidlom zastaviť. S vlakom zastavil vo vzdialenosti 146 m za odchodovým návestidlom a informoval o vzniknutej situácii výpravcu a rušňového dispečera.

V zápise výpravca Ervín Hiller, okrem iného uviedol, že do pracovnej zmeny nastúpil dňa 22.09.2015 o 18:17 h v ŽST Kalná nad Hronom. Pred vlakom Pn 67 311 ZSSKC prechodil v ŽST Kalná nad Hronom vlak Pn 57 275 ZSSKC o 19:55 h. Vlak Pn 67 311 ZSSKC odišiel zo ŽST Lok o 19:56 h a do ŽST Levice bol preň daný predvídaný odchod

na 20:03 h. Pre vlak Pn 67 311 ZSSKC postavil riadnou obsluhou staničného zabezpečovacieho zariadenia (SZZ) vchodovú vlakovú cestu na koľaj č. 1. Na ovládacom pulte SZZ sledoval, či nedôjde odhláška zo ŽST Levice za vlakom Pn 57 275 ZSSKC, následne vyšiel pred dopravnú kanceláriu očakávať vlak Pn 67 311 ZSSKC a všimol si, že vzhľadom na to, že vchádza na návesť 2, Výstraha mal neprimerane vysokú rýchlosť, vrátil sa do dopravnej kancelárie a tlačidlom uviedol do činnosti priecestné zabezpečovacie zariadenie od priecestia v km 6,414 pre prípad, že by vlak pred odchodovým návěstidlom nezastavil a vlak naozaj zastavil až za priecestím v km 6,414.

b) Ostatní svedkovia

Neboli zistení.

2. Systém riadenia bezpečnosti

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

Chod vlaku bol zabezpečovaný v zmysle predpisu ŽSR Z 1 Pravidlá železničnej prevádzky, kapitola XXIII. Komunikácia medzi zamestnancom riadiacim dopravu na dráhe a rušňovodičom prebiehala prostredníctvom návěstí návěstidiel.

b) Požiadavky na personál a uplatňovanie týchto požiadaviek

Rušňovodič **Stanislava Mrvák**, mal platnú lekársku prehliadku do 19.02.2016, zmyslovú skupinu 1, psychologické vyšetrenie absolvoval dňa 04.02.2009. Odbornú skúšku č. 24 B2 (M,S) Cargo pre činnosť rušňovodič platnú do 18.08.2016. V čase platnosti odbornej skúšky mal absolvované pravidelné školenie v stanovenom rozsahu. Menovaný v čase vzniku incidentu splňal požiadavky pre výkon uvedenej funkcie.

Výpravca **Ervín Hiller**, mal platnú lekársku prehliadku do 01.02.2016, zmyslovú skupinu 2, psychologické vyšetrenie absolvoval dňa 26.01.2010. Odbornú skúšku č. 19 pre činnosť výpravca platnú do 21.06.2018. V čase platnosti odbornej skúšky mal absolvované pravidelné školenie v stanovenom rozsahu. Menovaný v čase vzniku incidentu splňal požiadavky pre výkon uvedenej typovej pozície.

c) Obvyklé postupy interných kontrol a auditov a ich výsledky

Kontroly vedúcimi zamestnancami ŽST Levice boli vykonávané v stanovených lehotách, posledná bola vykonaná dňa 21.09.2015. Kontrolou neboli zistené závady v predmetnej oblasti. Kontrolu u rušňovodiča Stanislava Mrváka vykonal dňa 10.08.2015 rušňovodič-inštruktor Ivan Raučina.

d) Rozhrania medzi rôznymi užívateľmi infraštruktúry

Účastníkom incidentu bol len jeden užívateľ infraštruktúry.

3. Predpisy a pravidlá

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

Zákon 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach, § 16, ods. 3, pís. a) - 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 Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 351/2010 Z. z. o dopravnom poriadku dráh § 7, ods. 3

- ak svieti na návěstidle jedno svetlo alebo návěstná plocha odrážajúca svetlo hnacieho vozidla, základný význam návěstných farieb je tento:

a) červená – návěst „Stoj“.

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

Na zabezpečenie jednotnosti návestnej 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,

- čl. 58 v ktorom je okrem iného uvedené, že návesť Stoj zakazuje jazdu vlaku za návestidlo.

4. Funkcie vozidiel a technických zariadení

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

Zabezpečenie chodu vlakov bol v súlade s predpisom ŽSR Z 1 Pravidlá železničnej prevádzky, štvrtá časť, zabezpečenie jazdy vlakov. Podľa údajov z EDD prechodil vlak Pn 57 275 ZSSKC v ŽST Levice o 20:04 h, vlak Pn 67 311 ZSSKC prišiel do ŽST Kalná nad Hronom o 20:01 h, zmeškaný o 317 min, odišiel o 23:06 h, zmeškaný o 475 min. Zariadenie na zaznamenávanie údajov nebolo vybudované.

b) Infraštruktúra

Boli vykonávané pravidelné technické prehliadky na železničnej infraštruktúre, posledná mesačná komisionálna prehliadka výhybiek a zabezpečovacieho zariadenia bola vykonaná, v zmysle predpisu ŽSR Z 10 Pravidlá technickej prevádzky železničnej infraštruktúry, dňa 07.09.2015. Na SZZ boli vykonávané pravidelné technické prehliadky, posledná prehliadka a údržba na zabezpečovacom zariadení bola vykonaná dňa 22.09.2015 s konštatovaním, zabezpečovacie zariadenie preskúšané a vykazuje správnu činnosť. V Záznamníku porúch nebola evidovaná žiadna porucha zabezpečovacieho zariadenia. Záznamové zariadenie nie je vybudované. Stav železničnej infraštruktúry nemal súvis so vznikom incidentu.

c) Komunikačné vybavenie

Dotknutý stav komunikačných zariadení nemal súvis so vznikom incidentu. V čase vzniku incidentu vykazovali komunikačné zariadenia správnu činnosť. Záznamové zariadenie nebolo vybudované.

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

Dotknuté HV 91 56 6 240 032-3 malo elektronický rýchlomer MIREL RM 1, tu rozborom záznamu bolo zistené, že vlak Pn 67 311 ZSSKC odišiel zo ŽST Lok o 19:54:41 h. Postupne dosiahol najvyššiu rýchlosť 78 km.h⁻¹ v čase o 19:59:27 h. Pri vchádzaní do ŽST Kalná nad Hronom (približne v úrovni vchodového návestidla) bola zaregistrovaná rýchlosť 77,2 km.h⁻¹ v čase o 19:59:40 h. Použitie rýchločinného brzdenia bolo zaznamenané pri rýchlosti 72 km.h⁻¹ v čase o 20:00:41 h. Zastavenie vlaku bolo zaregistrované v čase o 20:01:03 h po prejení dráhy 283 m od začiatku zaúčinkovania brzdy. Stanovená rýchlosť vlaku nebola prekročená, vlakový zabezpečovač bol riadne obsluhovaný. HV 91 56 6 240 032-3 malo platnú technickú prehliadku podľa Vyhlášky č. 351/2010 Z. z. Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky z 19. augusta 2010 o dopravnom poriadku dráh, vykonanú dňa 09.06.2015.

5. Dokumentácia o systéme prevádzky

a) Opatrenia prijaté personálom pri riadení dopravy a signalizácii

Na zabezpečenie chodu vlakov neboli prijaté žiadne mimoriadne opatrenia a stav komunikačných zariadení nemal vplyv na vznik incidentu.

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

V súvislosti s incidentom nedošlo k výmene verbálnych správ medzi rušňovodičom vlaku a výpravcom ŽST Kalná nad Hronom. Záznamové zariadenie nebolo vybudované.

c) Opatrenia prijaté na ochranu a zabezpečenie miesta udalosti

Opatrenia na ochranu a zabezpečenie miesta incidentu vykonali príslušníci oddelenia železničnej polície PZ Nové Zámky.

6. Rozhranie človek – stroj (zariadenie) – organizácia

a) Pracovný čas zúčastneného personálu

Rušňovodič Stanislav Mrváň, v čase vzniku incidentu bol v zmene 1 hodinu a 53 minút. Odpočinok pred zmenou mal v dĺžke 37 hodín.

Výpravca Ervín Hiller, v čase vzniku incidentu bol v zmene 1 hodinu a 47 minút. Odpočinok pred zmenou mal v dĺžke 23 hodín a 57 minút.

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

P. Stanislav Mrváň, rušňovodič, sa podrobil vyšetreniu na zistenie prítomnosti alkoholu dychovou skúškou, prístrojom Dräger Alkotest 7410, s výsledkom 0,00 mg.l⁻¹. Skúšku vykonali príslušníci oddelenia železničnej polície PZ Nové Zámky.

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

Konštrukcia zariadení ŽSR a dopravcu v súvislosti so vznikom incidentu nemala vplyv na jeho vznik.

7. Predchádzajúce udalosti podobného charakteru

Za posledných 12 mesiacov nebol obdobný prípad v ŽST Kalná nad Hronom zaznamenaný.

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 nerešpektovaním návesti 1, Stoj odchodového návěstidla S 1 rušňovodičom vlaku Pn 67 311 ZSSKC .

b) Príčiny súvisiace s odbornými znalosťami, postupmi a údržbou

V súvislosti so vznikom incidentu neboli zistené.

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

V súvislosti so vznikom incidentu neboli zistené.

2. Diskusia

Je súčasťou tejto správy.

3. Závery

Incident spôsobilo

nedostatočne sledovanie návesti hlavných návěstidiel a nezastavenie s vlakom Pn 67 311 ZSSKC pred odchodovým návěstidlom S 1 s návěstou 1, Stoj, rušňovodičom, zamestnanec ZSSKC, čím bol porušený predpis ŽSR Z 1 Pravidlá železničnej prevádzky, čl. 58.

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 vinníkovi

Tvorí prílohu tejto správy.

b) Opatrenia prijaté oprávneným zamestnancom, aby sa incidenty neopakovali

Tvorí prílohu tejto správy.

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

Neboli zistené.

V. Bezpečnostné odporúčania a závery:

- a) Dopravca ZSSK CARGO zabezpečí kontroly výkonu činnosti rušňovodičov a poučenie rušňovodičov z postupov pri vedení vlaku, s ohľadom na sledovanie návěstí hlavných návěstidiel a riziká vyplývajúce z nesledovania návěstí.
- b) Ohlásenie splnenia uložených úloh ako aj prijaté opatrenia nahlásiť na MDVRR SR do 31.12.2015.
- c) Incident je predmetom objasňovania oddelenia ŽP Nové Zámky.
- 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 ě k , CSc.
generálny riaditeľ sekcie

Rozdeľovník:

Železničná spoločnosť Cargo, a. s.
Drieňová 24
820 09 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 – Oblasť 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
ZSSKCARGO - Železničná spoločnosť Cargo, a. s.
ZSSK - Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.
ŽP PZ – Železničná polícia Policajného zboru Slovenskej republiky
ŽSR – Železnice Slovenskej republiky