



Záverečná správa z vyšetrovania

**nehody kategórie A 3 v medzistaničnom úseku Bánovce nad
Bebravou – Rybany, ku ktorej došlo dňa 27. 08. 2014 o 14:35 hod**

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho
rozvoja Slovenskej republiky

Správa o výsledkoch vyšetrovania príčin a okolností vzniku nehody

Súhrn

Kategória nehody:	Nehoda A 3,
Dátum a čas udalosti:	27.08. 2014, 14:35 hod,
Popis udalosti:	zrážka železničného vozidla Os 5402 ZSSK s užívateľmi priecestí,
Miesto udalosti:	v medzistaničnom úseku Bánovce nad Bebravou – Rybany, v km 14,796,
Zúčastnení:	ZSSK a. s. (železničný dopravca), CV Mercedes Benz Axor, EČV PK317CE s návesom EČV PK192YE,
Následky:	došlo k nárazu prednej časti MV priamo do miesta medzi ťahačom a návesom, celková škoda 246 780,6 €,
Bezprostredné príčiny udalosti:	príčinou vážnej nehody bolo vojdenie nákladného CV na železničné priecestie v čase, keď po traťovej koľaji išiel vlak,
Príčiny súvisiace s odbornými znalosťami, postupmi a údržbou:	Neboli zistené,
Príčiny súvisiace s podmienkami právneho rámca a systémom riadenia bezpečnosti:	Zákon NR SR č. 513/2009 Z. z. z 28. októbra 2009 o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov, križovanie dráh s cestnými komunikáciami § 14, ods. (5), kde je okrem iného uvedené, že pri úrovňovom križovaní dráhy s cestnou komunikáciou má prevádzka dráhy prednosť pred cestnou premávkou,
Bezpečnostné odporúčania:	doprovca ZSSK v spolupráci so ŽSR oboznámi pri pravidelných školeniach, všetkých zamestnancov v typovej pozícii rušňovodič, vlakvedúci, sprievodca o nehode A 3, ktorá sa stala 27. 08. 2014 v medzistaničnom úseku Bánovce nad Bebravou – Rybany.

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: 27430/2014/C360-SŽDD/74326

V Bratislave dňa 08. 12. 2014

Vec: Záverečná správa z vyšetrovania

Stupeň dôvernosti: CH

Záverečná správa z vyšetrovania

vážnej nehody kategórie A 3 – zrážka železničného vozidla s užívateľmi priecestí, ku ktorej došlo počas jazdy vlaku Os 5402 ZSSK, v medzistaničnom úseku Bánovce nad Bebravou – Rybany, v km 14,796, na pasívnom železničnom priecestí, dňa 27.08.2014 o 14:35 h. Správa je spracovaná v zmysle § 99 a prílohy 12 zákona č.513/2009 Z. z. o dráhach.

I. Súhrn

Dňa 27.08.2014 o 14:35 h, došlo počas jazdy vlaku Os 5402 ZSSK, na traťovej koľaji, v medzistaničnom úseku Bánovce nad Bebravou – Rybany, na pasívnom železničnom priecestí (priecestie bez aktívnej ochrany priecestným zariadením alebo bez zábran), v km 14,796, k vážnej nehode kategórie A 3 – zrážka železničného vozidla s užívateľmi priecestí, s nákladným CV Mercedes Benz Axor, EČV PK317CE s návesom EČV PK192YE. Príčinou vzniku nehody bolo vojdenie nákladného CV na železničné priecestie v čase, keď po traťovej koľaji prechádzal vlak, ktorý bolo vidieť a počuť, kód príčiny 902, zrážka vlaku s CV na železničnom priecestí.

II. Údaje týkajúce sa nehody

1. Nehoda:

a) Dátum, presný čas a miesto udalosti.

Dňa 27.08.2014 o 14:35 h, železničná trať 130A Trenčín – Chynorany, medzistaničný úsek Bánovce nad Bebravou – Rybany, pasívne železničné priecestie v km 14,796. Železničnému priecestiu bolo pridelené jedinečné identifikačné číslo SP1879.

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

Po odchode vlaku Os 5402 ZSSK z NŽST Bánovce nad Bebravou, od návesti 147a, Pískajte, v km 15,252, dával rušňovodič vlaku opakovane húkačkou návesť 104, Pozor, upozorňujúcu, že sa k železničnému priecestiu v km 14,796, blíži železničné vozidlo. Počas ďalšej jazdy k uvedenému priecestiu videl, že z hlavnej cesty (na ľavej strane v smere jazdy vlaku) odbočilo nákladné vozidlo, ktoré smerovalo k uvedenému železničnému priecestiu. Keď sa vlak nachádzal cca 50 – 75 m od železničného priecestia rušňovodič zaregistroval, že uvedené nákladné CV s návesom bez zastavenia začalo prechádzať cez priecestie. Opätovne dal húkačkou návesť 104, Pozor, súčasne vykonával všetky opatrenia na zastavenie vlaku použitím rýchločinného brzdenia. Nakoľko videl, že dôjde k nárazu, snažil sa pred nárazom opustiť stanovište rušňovodiča. Pre krátku vzdialenosť nedokázal pred náhle vzniknutou prekážkou v priechodnom priereze traťovej koľaje zastaviť a došlo k nárazu prednej časti MV priamo do miesta medzi ťahačom a návesom. MV zostal zakliesnený medzi ťahač a náves, ktoré tlačil pred sebou až do zastavenia, pričom došlo k zdemolovaniu predného stanovišťa. Rušňovodič zostal nohami zakliesnený pod zdemolovaným stanovišťom. Čelo vlaku Os 5402 ZSSK po nehode zastavilo v km 14,779,

t.j. vo vzdialenosti 17 m za priecestím (vzdialenosť od stredu priecestia). Na mieste nehody bola privolaná vrtuľníková záchranná zdravotná služba z Trenčína a záchranné služby RLP z Trenčína a Bánoviec nad Bebravou, Hasičský a záchranný zbor z Bánoviec nad Bebravou, zložky polície Oddelenia ŽP PZ Trenčín, ODI PZ Bánovce nad Bebravou a Trenčín a Odboru kriminálnej polície PZ Bánovce nad Bebravou. Na odstraňovanie následkov nehody nebolo potrebné použiť nehodové pomocné prostriedky.

c) Rozhodnutie o vykonaní vyšetrovania vzniku NU, zloženie tímu a vykonanie vyšetrovania vzniku NU.

V zmysle ustanovení § 95 zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov vedúci vyšetrovateľ MDVRR SR po oznámení zo strany ŽSR o vzniku nehody, rozhodol o začatí vyšetrovania. Vyšetrovanie vykonával vyšetrovateľ MDVRR SR, pričom pri vyšetrovaní boli využité aj zápisnice, výpovede a dokumentácia poskytnutá zo strany ŽSR a dopravcu ZSSK a.s. Zisťovanie príčin vzniku vážnej nehody sa vykonávalo v čase od 27.8.2014 do 19.11.2014.

2. Popis nehody:

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

M. B., rušňovodič, zamestnanec ZSSK, SP Trenčianska Teplá,

M. F., vlakvedúca, zamestnankyňa ZSSK, SP Trenčianska Teplá.

F. O., užívateľ priecestia, vodič nákladného CV.

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

Vlak Os 5402 ZSSK je v zmysle ZCP 130A strana 29, pravidelný osobný vlak jazdiaci na trati Trenčín – Chynorany – Topoľčany, stanovená rýchlosť v mieste nehody je 80 km/h, potrebné brzdiace percentá 61. Dňa 27.08.2014 bol vlak Os 5402 ZSSK zostavený z MV 95 56 7 811 003 – 7 a PV 95 56 4 011 630 – 1, železničné vozidlá patrili ZSSK, SP Trenčianska Teplá. Vlak mal 2 vozne, 4 dvojkoľesia, dĺžku 28 m, dopravnú hmotnosť 20 t, celkovú hmotnosť vlaku 50 t a skutočné brzdiace percentá 72. Vo vlaku sa v čase vzniku nehody prepravovalo cca 20 cestujúcich. Vlak bol počas jazdy riadne označený príslušnými návesťami v zmysle predpisu ŽSR Z 1 Pravidlá železničnej prevádzky. Pri nehode došlo k úplnému zničeniu MV 95 56 7 811 003 – 7 ZSSK a poškodeniu PV 95 56 4 011 630 – 1 s nasledujúcim viditeľným poškodením: rozbité zadné čelné sklá, poškodené dvere a kľučka na medzistene predného predstavku, vypadnuté sklo na medzistene zadného predstavku, rozbité sklo na medzistene v prednom predstavku, vytrhnuté dvierka skrinky hasiaceho prístroja, odtrhnuté zrkadlo vo WC, poškodené sedačky.

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

Miesto vzniku nehody sa nachádzalo na jednokoľajnej neelektrifikovanej železničnej trati 2. kategórie 130A Trenčín – Chynorany, ktorá je zabezpečená traťovým zabezpečovacím zariadením 1. kategórie – telefonické dorozumievanie, na pasívnom železničnom priecestí (t. j. priecestie bez akéhokoľvek systému varovania alebo ochrany, ktorý sa aktivuje, ak prechod cez priecestie nie je pre užívateľa bezpečný) opatrenom výstražnými krížmi, doplnenom o zvislé dopravné značky P 2 Stoj, daj prednosť v jazde v km 14,796, v medzistaničnom úseku Bánovce nad Bebravou – Rybany. V mieste nehody sa nachádza železničný zvršok tvaru T, na betónových podvaloch SB 4, rozdelenie d , upevnenie rozponové. Pozemná komunikácia na priecestie v smere jazdy nákladného CV stúpa 3,5 %. Koľaj v smere jazdy vlaku pred železničným priecestím je vodorovná 0,0 % a nachádza sa v priamom úseku trate. Pri nehode došlo k smerovej deformácii traťovej koľaje v priestore železničného priecestia. Železničnú trať križuje pozemná komunikácia

IV. triedy (účelová komunikácia smerujúca z cesty II. triedy č. 592 do poľa), uhol križovania s účelovou komunikáciou je 90°, šírka priecestia je 4,0 m, dĺžka priecestia je 5,00 m. Povrch vozovky medzi koľajnicovými pásmi je tvorený železobetónovými panelmi s pozdĺžnou výdrevou pri pojazdných hranách koľajníc, so šírkou žliabku 75 mm, v priľahlých úsekoch priecestia tvorená štrkom. Stav železničného zvršku bol dobrom stave. Temená koľajníc sú v rovnakej výškovej úrovni s komunikáciou, priecestie je udržiavané. Výstražné dopravné značky A 30a Výstražný kríž pre železničné priecestie jednokoľajové doplnené o zvislé dopravné značky P 2 Stoj, daj prednosť v jazde, boli umiestnené na stĺpikoch z oboch strán priecestia, dobre viditeľné. Dopravné značenie na štátnej ceste II. triedy č. 592 upozorňujúce pred odbočením na križovatke, na cestu IV. triedy od obce Bánovce nad Bebravou ako aj od obce Dolné Naštice na nasledujúce križovanie so železničnou traťou nebolo osadené. Pred odbočením na križovatke, na uvedenú cestu IV. triedy sa nachádzali zákazové dopravné značky B 27a Zákaz odbočenia vpravo, resp. B 27 b Zákaz odbočenia vľavo s dodatkovou tabuľou Okrem vozidiel stavby a tabule upozorňujúce vodičov CV na výjazd vozidiel stavby. Zo smeru príjazdu nákladného CV k pasívnemu železničnému priecestiu, vpravo zo smeru príjazdu vlaku Os 5402 ZSSK sa nachádzal trávnatý porast a kríky, ktoré čiastočne zhoršovali viditeľnosť na trať. Uvedený porast však nezhoršoval rozhľadové pomery vodičov CV, ak vodiči s CV zastavili v zmysle dopravnej značky P 2 Stoj daj prednosť v jazde, tak, aby mali z CV náležitý rozhľad na trať. Traťová rýchlosť v mieste nehody je podľa Tabuliek traťových pomerov TTP 130A 80 km/h, zábrzdna vzdialenosť je 700 m. Pred železničným priecestím, vpravo od koľaje, v smere do NŽST Rybany, bola v km 15,252, umiestnená návesť 147a, Pískajte. Poškodenie infraštruktúry: porušená pozdĺžna výdrevka železničného priecestia a vytvorená smerová deformácia koľaje, vyvrátený stĺp s dopravným značením a poškodené dopravné značky A 30a Výstražný kríž pre železničné priecestie jednokoľajové a P 2 Stoj, daj prednosť v jazde (v smere od poľa).

d) Komunikačné prostriedky.

V súvislosti so vznikom tejto nehody sa nezisťujú.

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

V blízkosti miesta nehody a v čase vzniku nehody boli vykonávané stavebné práce na výstavbe úseku rýchlostnej cesty R2 Ruskovce – Pravotice zhotoviteľom stavby Inžinierske stavby Košice, a. s.

f) Spustenie núdzového plánu železnice s nadväzným reťazcom udalostí.

Vlakvedúca vlaku M. F., bezprostredne po nehode, vyrozumela služobným mobilným telefónom o vzniku nehody regionálneho dispečera ZSSK Žilina a výpravcu NŽST Rybany M. S. Výpravca NŽST Rybany o 14:50 h vyrozumel o vzniku nehody kontrolného dispečera ORD Žilina. Kontrolný dispečer ORD Žilina vyrozumel o 14:57 h HIBŽD. Zisťovaním prvotných úkonov nehody poveril vedúceho technológa ŽST Trenčín. Súhlas na začatie odpratávacích a obnovovacích prác bol daný HIBŽD ŽSR v čase o 18:03 h. PV a MV od vlaku Os 5402 ZSSK boli HV 92 56 1 742 388 – 2 Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia, a. s., stiahnuté do NŽST Bánovce nad Bebravou (PV o 19:05 h a MV o 20:01 h). Nákladné CV a náves boli z koľajiska odstránené odťahovou službou Trenčín o 20:10 h. Úplná prevádzka v medzistaničnom úseku Bánovce nad Bebravou – Rybany bola obnovená o 22:15 h, po úprave poškodeného železničného zvršku železničného priecestia a osadení návestí pre dočasné zníženie traťovej rýchlosti na 30 km/h (od km 14,780, do km 14,810).

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

Vlakvedúca vlaku M. F. vyrozumela o vzniku nehody záchranné zložky integrovaného záchranného systému na telefónne číslo 112. Súhlas na začatie odpratávacích a obnovovacích prác dal vyšetrovateľ Odboru kriminálnej polície PZ Bánovce nad Bebravou o 18:03 h.

h) Účastníci nehody mimo obvodu dráhy (cestné vozidlá a pod.)

Majiteľom nákladného CV Mercedes Benz Axor EČV PK 317CE a návesu EČV PK192YE bola firma SANDROCK, a. s., Ul. 1. mája 29/A, Pezinok. Povinné zmluvné poistenie zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou CV malo vozidlo uzatvorené v poisťovni KOMUNÁLNA Poisťovňa, a. s. Vienna Insurance group, č. 6813988746 a náves v poisťovni KOMUNÁLNA Poisťovňa, a. s. Vienna Insurance group, č. 6812813135/15. V nákladnom CV sa v čase nehody nachádzal len vodič.

3. Mŕtvi, zranení a materiálne škody :

Pri nehode došlo k ťažkému úrazu ôsmich osôb. Vedúci zamestnanci ŽSR a dopravcu ZSSK v zmysle predpisu ŽSR Z 17 čl. 39 a 40 škodu vyčíslili nasledovne:

ŽSR – Oblastné riaditeľstvo Žilina

Materiál 23,50 €
prácnosť opravy SMSÚ ŽTS TO Trenčín 1 045,45 €
Celková predbežná škoda pre ŽSR 1 068,95 €

Železničná spoločnosť Slovensko, a. s., Bratislava

Materiál 1 500,00 €
Prácnosť opravy PV 95 56 4 011 630 – 1 5 140,00 €
Škoda za MV 95 56 7 811 003 – 7 (zostatková hodnota) 132 856,88 €
Náhradná autobusová doprava 280,00 €
Škoda za použité nehodových prostriedkov 934,80 €
Celková predbežná škoda pre ZSSK 140 711,68 €
Predbežná škoda na CV (ťahač + náves) 105 000,00 €
CELKOVÁ PREDBEŽNÁ VZNIKNUTÁ ŠKODA PRI NEHODE 246 780,63 €

V dôsledku nehody došlo k úplnému prerušeniu dopravy v medzistaničnom úseku Bánovce nad Bebravou – Rybany od 14:35 h do 22:15 h. Došlo k zmeškaniu troch vlakov osobnej dopravy o 48 min (Os 5407 ZSSK + 18 min, Os 5406 ZSSK + 9 min a Os 1. nsl. 5405 ZSSK + 21 min). Celospoločenské náklady vzniknuté z dôvodu zmeškania 3 vlakov (3 osobných/ 0 nákladných) neboli vyčíslené. Poškodené strany si uplatnia skutočnú škodu vzniknutú pri tejto nehode podľa platných právnych noriem, nariadení a predpisov.

4. Vonkajšie okolnosti: počasie a geografické údaje.

V čase vzniku nehody bola teplota +16 °C, zamračené, viditeľnosť bez obmedzenia. K nehode došlo na traťovej koľaji, ktorá je v mieste vzniku nehody v priamom úseku trate.

1. Súhrn výpovedí:

a) Železniční zamestnanci, vrátane dodávateľov.

M. B., rušňovodič, vo výpovedi uviedol, že po odchode z Bánoviec nad Bebravou pokračovali v ďalšej jazde smerom do Chynorian. Po výjazde z pravotočivého oblúku, od výstražného kolíka začal dávať opakovane zvukovú návesť 104, Pozor až ku priecestiu v kilometri 14,796. Keď uvidel pohyb nákladného CV smerom na priecestie, opäť dal zvukovú návesť 104, Pozor na jeho upozornenie. Nakoľko uvedené nákladné CV bez zastavenia vošlo na priecestie a na zvukovú návesť vodič nereagoval, okamžite zaviedol rýchločinné brzdenie a vybehol z priestoru prvého stanovišťa, odkiaľ riadil vlak. Následne došlo k nárazu a keď sa spamätal ležal na podlahe a nohy mal zakliesnené pod zdeformovanou časťou MV. Záchranári mu po príchode uvoľnili zakliesnené nohy a odviezli ho do nemocnice.

M. F., vlakvedúca v zápise so zamestnancom uviedla, že po odchode z Bánoviec nad Bebravou kontrolovala cestovné doklady v MV, kde sa nachádzalo cca 10 cestujúcich. Po kontrole cestovných dokladov sa posadila na sedadlo v strednej časti oddielu pre cestujúcich v smere jazdy vlaku. Následne došlo k prudkému nárazu následkom čoho narazila hlavou do operadla oproti sedadlu na ktorom sedela. Potom ako sa spamätala z nárazu išla zistiť čo sa stalo rušňovodičovi, ktorého následne videla kľáčať na podlahe pred stanovišťom, ktoré bolo po náraze zdevastované. Nakoľko mal rušňovodič zakliesnenú nohu, snažila sa mu ju s pomocou jednej z cestujúcich vytiahnuť. Toto sa im, ale nepodarilo, tak okamžite volala záchranné zložky a udalosť nahlásila dispečerskému aparátu ZSSK.

b) Ostatní svedkovia / iní než zamestnanci železníc a zúčastnené osoby/.

Neboli zistení.

2. Systém riadenia bezpečnosti:

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

Jazda vlaku v mieste nehody sa riadila predpisom ŽSR Z 1 Pravidlá železničnej prevádzky a platným ZCP 130A pre trať Trenčín – Chynorany, strana 29.

b) Požiadavky na personál a uplatňovanie týchto požiadaviek.

Podľa listu dopravcu ZSSK č. 1295/2014 OIK, BŽD ŽA zo dňa 08.09.2014 M. B., rušňovodič a M. F., vlakvedúca, v čase vzniku nehody spĺňali odbornú, zdravotnú a psychickú spôsobilosť pre výkon typovej pozície rušňovodič, resp. vlakvedúca.

c) Obvyklé postupy interných kontrol a auditov a ich výsledky.

V súvislosti so vznikom tejto nehody sa nezisťuje.

d) Rozhrania medzi rôznymi užívateľmi infraštruktúry.

V súvislosti so vznikom tejto vážnej nehody sa nezisťuje.

3. Predpisy a pravidlá (zistené porušenia):

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

Zákon NR SR č. 300/2005 Z. z. z 20. mája 2005 Trestný zákon:

- Závažnejší spôsob konania § 138, písm. h) kde je uvedené, že závažnejším spôsobom konania sa rozumie páchanie trestného činu porušením dôležitej povinnosti vyplývajúcej z páchatel'ovho zamestnania, postavenia alebo funkcie alebo uloženej mu podľa zákona,
- Ublíženie na zdraví § 157, ods. (1), kde je uvedené, že kto inému z nedbanlivosti spôsobí ťažkú ujmu na zdraví, potrestá sa odňatím slobody na šesť mesiacov až dva roky, ods. (2), písm. a), kde je uvedené, že odňatím slobody na jeden až päť rokov sa páchatel' potrestá, ak spácha čin uvedený v odseku 1 závažnejším spôsobom konania.
- Všeobecné ohrozenie § 285 ods. (3), písm. b), kde je okrem iného uvedené, že odňatím slobody na dva až päť rokov sa páchatel' potrestá, ak z nedbanlivosti spôsobí alebo zvýši všeobecné nebezpečenstvo a spôsobí ním ťažkú ujmu na zdraví alebo smrť.

Zákon NR SR č. 513/2009 Z. z. z 28. októbra 2009 o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov:

- križovanie dráh s cestnými komunikáciami § 14, ods. (5), kde je okrem iného uvedené, že pri úrovňovom križovaní dráhy s cestnou komunikáciou má prevádzka dráhy prednosť pred cestnou premávkou.

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

- základné povinnosti, § 3, ods. (2), písm. b), kde je uvedené, že účastník cestnej premávky je povinný poslúchnuť pokyn vyplývajúci z dopravnej značky alebo dopravného zariadenia,
- 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,
- železničné priecestie, § 27, 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, kde je uvedené, že vodič nesmie vchádzať na železničné priecestie, ak písm. d), 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.

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

V súvislosti so vznikom tejto nehody sa nezisťujú.

4. Funkcie vozidiel a technických zariadení:

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

Dopravná služba sa vykonáva podľa predpisu ŽSR Z 1 Pravidlá železničnej prevádzky. Spôsob obsluhy a zabezpečenia vlakovej cesty bol v súlade s predpisovými ustanoveniami predpisu ŽSR Z 1, Štvrtá časť – zabezpečenie jazdy vlakov. Záznamové zariadenia nie sú vybudované.

b) Infraštruktúra.

Päťročná komisionálna prehliadka priecestia v km 14,796, bola vykonaná dňa 03.07.2012 a bežná technická prehliadka (jarná), resp. prehliadka rozhľadových pomerov priecestia v km 14,796, bola vykonaná 15.04.2014, bez zistených nedostatkov. Po nehode boli premerané rozhľadové pomery železničného priecestia v km 14,796, namerané hodnoty sú nasledovné: vzdialenosť výstražnej dopravnej značky A 30a Výstražný križ pre železničné priecestie jednokolažové je určená min 4 m, skutočne nameraná bola 4 m, predpísaná rozhľadová dĺžka pre najpomalšie CV je 456 m, skutočne nameraná bola 500 m. Predpísaná rozhľadová dĺžka pre CV a dĺžka rozhľadu pre zastavenie CV pred pasívnym priecestím nie sú stanovené z dôvodu osadenia dopravných značiek, upravujúcich prednosť P 2 Stoj, daj prednosť v jazde, osadenie návesti 147, Pískajte (výstražný kolík) je určené na vzdialenosť min 456m, skutočne nameraná bola 456m. Na základe komisionálneho premerania priecestia komisia konštatovala, že rozhľadové pomery priecestia spĺňajú predpis ŽSR Z 12 Železničné priecestia a priechody. Železničný zvršok nebol v príčinnej súvislosti so vznikom nehody.

c) Komunikačné vybavenia.

V súvislosti so vznikom tejto nehody sa nezisťujú.

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

Rozborom záznamu jazdy z elektronického rýchlomera Mirel RM 1 z MV 95 56 7 811 003 – 7 bolo zistené, že počas jazdy vlaku Os 5402 ZSSK, nebola v kontrolovanom úseku trate prekročená najvyššia dovolená rýchlosť vlaku. Zariadenie Mirel RM 1 bolo v činnosti a vykazovalo správnu činnosť, zariadenie pre kontrolu bdelosti rušňovodiča bolo v činnosti a riadne obsluhované. Vlak Os 5402 ZSSK odišiel z NŽST Bánovce nad

Bebravou o 14:33:04 h. Po prejdení dráhy 1 245 m, o 14:34:40 h, pri rýchlosti 64,0 km/h bolo zaznamenané použitie návěsti 104, Pozor, následne po prejdení dráhy 107 m, pri rýchlosti 65,0 km/h bolo o 14:34:46 h zaznamenané použitie návěsti 104, Pozor, následne po prejdení dráhy 182 m, pri rýchlosti 67,0 km/h bolo o 14:34:56 h zaznamenané použitie návěsti 104, Pozor a o 14:35:02 h bolo pri rýchlosti 70,0 km/h zaznamenané použitie návěsti 104, Pozor, ktorého ukončenie bolo zaznamenané v čase 14:35:08 h po prejdení dráhy 117 m. Prvý zaznamenaný pokles tlaku v hlavnom potrubí po zavedení rýchločinného brzdenia na hodnotu 4,5 baru bol zaznamenaný o 14:35:08 h pri rýchlosti 70,0 km/h. Následne bol o 14:35:08 h zaznamenaný ďalší prudký pokles tlaku v hlavnom potrubí na hodnotu 2,0 baru a o 14:35:10 h ďalší prudký pokles tlaku v hlavnom potrubí na hodnotu 0,0 baru (úplné vyprázdnenie hlavného potrubia). O 14:35:11 h pri rýchlosti 66,0 km/h bolo zaznamenané vypnutie systému v dôsledku poškodenia napájania registračného zariadenia a devastácie celého stanovišťa následkom zrážky. MV 95 56 7 811 003 – 7 vlaku Os 5402 ZSSK mal platnú technickú prehliadku podľa Vyhlášky č. 351/2010 Z. z. Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky z 19.10.2010 o dopravnom poriadku dráh, vykonanú 17.02.2014 a PV 95 56 4 011 630 – 1 dňa 14.08.2014. Pri komisionálnej prehliadke konanej dňa 03.09.2014 v SP Trenčianska Teplá bol zistený rozsah poškodenia na PV 95 56 4 011 63 – 1: rozbité zadné čelné sklá, deformovaná zárubňa na medzistene zadného predstavku, poškodené dvere a kľučka na medzistene predného predstavku, deformovaný ľavý zadný nárazník, ťažký pohyb obidvoch nástupných dverí na ľavej strane, uvoľnené lišty na nástupných schodíkoch pri ľavých predných nástupných dverách, vypadnuté sklo na medzistene zadného predstavku, rozbité sklo na medzistene v prednom predstavku a posunutá výplň pod sklom, deformovaná skrinka záklopky záchranej brzdy v prednom predstavku, vytrhnuté dvierka skrinky hasiaceho prístroja, posunuté a ohnuté nožičky trojsedačiek č. 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, odtrhnutá ôsma trojsedačka, prelomená desiata trojsedačka, prevrátené a odtrhnuté zaistovacie drevené lišty, poškodený palivový prívod kúrenia TA 10 „B“, odtrhnuté zrkadlo vo WC. Pri komisionálnej prehliadke konanej dňa 04.09.2014 v rušňovom depe Poprad bol zistený rozsah poškodenia na MV 95 56 7 811 003 – 7 v dôsledku zrážky s nákladným CV taký veľký, že ZSSK dala návrh na zrušenie uvedeného MV.

5. Dokumentácia o systéme prevádzky:

a) Opatrenia prijaté personálom pri riadení dopravy a signalizácii.

Pred vznikom nehody neboli žiadne odchýlky od vlakovej 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 udalosti.

Príslušné opatrenia na ochranu a zabezpečenie miesta nehody, vykonali policajti PZ ODI Bánovce nad Bebravou a Oddelenia ŽP PZ Trenčín, uzavretím miesta vzniku nehody pre potreby vyšetrovania.

6. Rozhranie človek- stroj (zariadenie) - organizácia:

a) Pracovný čas zúčastneného personálu.

M. B., rušňovodič – v čase vzniku nehody bol v zmene 04 h 02 min. Odpočinok pred zmenou mal v dĺžke 48 h.

M. F., vlakvedúca – v čase vzniku nehody bola v zmene 02 h 28 min. Odpočinok pred zmenou mala v dĺžke 48 h.

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

Po nehode sa zamestnanec ZSSK, rušňovodič M. B. a vodič nákladného CV F. O. podrobili vyšetreniu na zistenie prítomnosti alkoholu dychovou skúškou prístrojom Dräger Alcotest 7410 s výsledkom 0,00 mg.l-1, skúšky vykonal policajt PZ ODI Bánovce nad Bebravou.

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 medzistaničnom úseku Bánovce nad Bebravou – Rybany nebola v predchádzajúcom období 12 mesiacov zaznamenaná podobná nehoda.

III. Analýzy a závery.

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

Dňa 27.08.2014 o 14:35 h, došlo počas jazdy vlaku Os 5402 ZSSK, na traťovej koľaji, v medzistaničnom úseku Bánovce nad Bebravou – Rybany, na pasívnom železničnom priecestí (priecestie bez aktívnej ochrany priecestným zariadením alebo bez zábran), v km 14,796, k vážnej nehode kategórie A 3 – zrážka železničného vozidla s užívateľmi priecestí, s nákladným CV s návesom. Príčinou vzniku nehody bolo vojdenie nákladného CV na železničné priecestie v čase, keď po traťovej koľaji išiel vlak, ktorý bolo vidieť a počuť, zrážka vlaku s CV na železničnom priecestí. Pri nehode došlo k ťažkému úrazu (hospitalizácia nad 24 h) ôsmich osôb (rušňovodič a sedem cestujúcich) a sedem osôb utrpelo ľahšie zranenia bez hospitalizácie. K smrteľnému úrazu nedošlo. Pri nehode došlo k poškodeniu infraštruktúry ŽSR, MV 95 56 7 811 003 – 7, PV 95 56 4 011 630 – 1 vlaku Os 5402 ZSSK, nákladného CV Mercedes Benz Axor a jeho návesu. V dôsledku nehody došlo k úplnému prerušeniu dopravy na traťovej koľaji v medzistaničnom úseku Bánovce nad Bebravou – Rybany na 460 min. Došlo k zmeškaniu troch vlakov osobnej dopravy o 48 min, k zmeškaniu vlakov nákladnej dopravy nedošlo. Vlak Os 5402 ZSSK bol odrieknutý v úseku Bánovce nad Bebravou – Chynorany bez náhrady. Vlaky Os 5407 ZSSK, Os 2. nsl. 5407 ZSSK, Os 5404 ZSSK a Os 5406 ZSSK, boli nahradené náhradnou autobusovou dopravou v úseku Bánovce nad Bebravou – Chynorany a späť. Celková predbežná škoda pri nehode bola vyčíslená na 246 780,63 €.

2. Diskusia.

V súvislosti s nehodu sa konala pri operatívnej komisii dňa 20.11.2014.

3. Závery.

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

Príčinou vážnej nehody bolo vojdenie nákladného CV na železničné priecestie v čase, keď po traťovej koľaji išiel vlak, ktorý bolo vidieť a počuť, kód príčiny 902, zrážka vlaku s cestným vozidlom na železničnom priecestí.

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

V súvislosti so vznikom tejto vážnej nehody sa nezisťuje.

c) Príčiny súvisiace s odbornými znalosťami, postupmi a údržbou.

V súvislosti so vznikom tejto vážnej nehody sa nezisťuje.

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

Počas zisťovania príčin vzniku nehody neboli zistené.

4. Dodatočné poznámky: neuvádzajú sa.

V. Vykonané opatrenia: neuvádzajú sa..

VI. Bezpečnostné odporúčania a závery:

- a) Dopravca ZSSK v spolupráci so ŽSR oboznámi pri pravidelných školeniach, všetkých zamestnancov v typovej pozícii rušnovodič, vlakvedúci, sprievodca o nehode A 3, ktorá sa stala 27. 08. 2014 v medzistaničnom úseku Bánovce nad Bebravou – Rybany.
- b) Ohlásenie splnenia uloženej úlohy sa musí nahlásiť na MDVRR SR do 01.04.2015.
- c) Vážna nehoda je predmetom vyšetrovania Oddelenia ŽP PZ Trenčín.
- d) Oboznamovať sa s osobnými údajmi uvedenými v „Správe“ môžu iba určené oprávnené osoby, ktoré sú povinné v súlade so Zákonom NR SR č. 428/2002 Z. z. v znení neskorších predpisov dodržiavať ochranu osobných údajov.

Predkladá:

Ing. Milan Miklovič

vyšetrovateľ MDVRR SR

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

Rozdeľovník:

Železnice Slovenskej republiky

Klemensova 8

813 61 Bratislava

Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.

Rožňavská 1

832 72 Bratislava 3

Dopravný úrad

Letisko M. R. Štefánika

823 05 Bratislava

Zoznam skratiek:

CV – Cestné vozidlo

EČV – Evidenčné číslo vozidla

ZSSK - Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.

NŽST – Nesamostatná železničná stanica

MV – Motorový vozeň

RLP – Rýchla lekárska pomoc

ŽP – Železničná polícia
PZ - Policajní zbor
ODI – Okresný dopravný inšpektorát
MDVRR SR - Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR
ŽSR – Železnice Slovenskej republiky
SP – Stredisko prevádzky
ZCP – Zošitový cestovný poriadok
PV – Prívesný vozeň
Z 1 – Pravidlá železničnej prevádzky
Z 17 – Nehody a mimoriadne udalosti
ORD – Oddelenie riadenia dopravy
HIBŽD – Hlavný inšpektor železničnej dopravy
HV – Hnacie vozidlo
Z12 – Železničné priecestia a priechody
Os – Osobný vlak