



Záverečná správa z vyšetrovania
nehody kategórie A 2 v dopravni Východná, ku ktorej došlo dňa 08. 10.
2012 o 08:20 hod

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho
rozvoja Slovenskej republiky

Správa o výsledkoch vyšetrovania príčin a okolností vzniku nehody

Súhrn

Kategória nehody:	nehoda A 2,
Dátum a čas udalosti:	08.10. 2012, 08:20 hod,
Popis udalosti:	Vykoľajenie vlaku, ku ktorej došlo počas jazdy vlaku Pn 49716, ktorý patril dopravcovi ZSSK CARGO,
Miesto udalosti:	V NŽST Východná, 2. koľaj, km 230,812, výhybka č. 10,
Zúčastnení:	ŽSR (manažér infraštruktúry) doprovca ZSSK CARGO, dopravca ZSSK Slovensko a.s.,
Následky:	Predbežná celková škoda vzniknutá pri nehode je 135 980,69 €,
Bezprostredné príčiny udalosti:	Príčinou vážnej nehody je: ukrútenie ľavého čapu prvého dvojkoľesia vozňa RIV 3156 597 5908 – 0 v smere jazdy vlaku,
Príčiny súvisiace s odbornými znalosťami, postupmi a údržbou:	Neboli zistené,
Príčiny súvisiace s podmienkami právneho rámca a systémom riadenia bezpečnosti:	Neboli zistené,
Bezpečnostné odporúčania:	Pre ŽSR - prijať opatrenia, aby v rámci bežnej kontrolnej činnosti, ktorá sa vykonáva na ŽSR, bola kontrola zameraná na sledovanie jász vlakov zamestnancami ktorý sa zúčastňujú na príprave a stavaní vlakových ciest, pre dopravcu ZSSK CARGO – prijať opatrenia, aby boli vykonané kontroly na správnosť, úplnosť a podrobnosť prehliadok, ktoré sa vykonávajú pri východných a končiacich nákladných vlakov.

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: 25443/2012-SŽDD/z.69714

V Bratislave dňa 30.11. 2012

Vec: Záverečná správa z vyšetrovania

Stupeň dôvernosti: CH

Záverečná správa z vyšetrovania

o uzatvorení vážnej nehody kategórie A 2 – vykoľajenie vlaku, ku ktorej došlo počas jazdy vlaku Pn 49716 (Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s., ďalej len ZSSK CARGO), v NŽST Východná, na 2. koľaji, v km 230,812, na výhybke č. 10, dňa 08.10.2012 o 08.20 h. Správa je spracovaná v zmysle § 99 a prílohy 12 zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach.

I. Súhrn

Dňa 08.10.2012 o 08.20 h, došlo na trati 1. kategórie, číslo 105 A Košice nákladná stanica – Kraľovany, počas jazdy vlaku Pn 49716, NŽST Východná, na 2. koľaji, v km 230,812, na výhybke č. 10, k vážnej nehode kategórie A 2 – vykoľajenie vlaku. Príčinou vzniku vážnej nehody bolo vykoľajenie vozňa RIV 3156 597 5908 – 0 v dôsledku ukrútenia ľavého čapu prvého dvojkoľesia v smere jazdy vlaku.

1. Nehoda:

a) Dátum, presný čas a miesto udalosti.

Dňa 08.10.2012 o 08.20 h, trať Košice nákladná stanica – Kraľovany, NŽST Východná, 2. koľaj, km 230,812, výhybka č. 10.

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

Dňa 08.10.2012 došlo v NŽST Východná, počas jazdy vlaku Pn 49716 k vykoľajeniu železničného vozňa. Vlaková cesta pre vlak Pn 49716 bola zabezpečená riadnou obsluhou staničného zabezpečovacieho zariadenia v NŽST Východná a postavená z 2. koľaje na 2. traťovú koľaj, cez výhybky č. 10, 11 a 15 smerom do NŽST Kráľova Lehota. Počas prechodu vlaku Pn 49716 cez NŽST Východná, po 2. koľaji došlo k ukrúteniu ľavého čapu prvého dvojkoľesia vozňa 3156 597 5908 – 0 v smere jazdy vlaku, ktorý bol zaradený ako 12. za hnacím dráhovým vozidlom (HDV), v dôsledku toho došlo k odpadnutiu ľavej ložiskovej skrine, prvého dvojkoľesia, ktorá sa našla počas obhliadky miesta vzniku nehody v štrkovom lôžku vedľa ľavého koľajnicového pásu, medzi 1. a 2. koľajou v km 230,809. Následne kolesá prvého dvojkoľesia pokračovali po koľaji, až do km 230,812, kde vo výhybke č. 10 sa nachádza z r e t e ľ n á s t o p a po prepadnutí pravého kolesa prvého dvojkoľesia vozňa 3156 597 5908 – 0 do priestoru medzi koľajnicovými pásmi 2. koľaje – bod „0“. Ďalej stopa pokračuje na vnútorných upevňovadlách pravého koľajnicového pásu, následne na horných plochách drevených podvalov. Ďalšie stopy pravého kolesa sa nachádzali na upevňovadlách až k srdcovke výhybky č. 11, ktorá bola násilne roztvorená a zlomená. Ľavé koleso prvého dvojkoľesia pokračovalo najskôr po temene ľavého koľajnicového pásu, až do stredovej časti výhybky č. 11, kde došlo k jeho prepadnutiu medzi koľajnicovými pásmi 2. koľaje, príčinou bolo ukrútenie ľavého čapu s ložiskovou skriňou, nedostatočného vedenia prvého dvojkoľesia a jeho vzpriechenia v prvom podvozku. Celý prvý podvozok bol v dôsledku ukrútenia čapu

vzpriečený a následne sa vykoľajil. Následnou jazdou vykoľajených dvojkolesí prvého podvozku cez výhybku č. 15 došlo k vzpriečeniu celého vozňa a vykoľajeniu oboch dvojkolesí druhého podvozku. Vozeň pokračoval vo vykoľajenom stave až do miesta, kde došlo k roztrhnutiu ťahadlovej tyče vozňa 3156 597 9527 – 4, ktorý bol zaradený ako 11. za HDV, následne došlo k roztrhnutiu vlaku na dve časti, čo malo za následok pokles tlaku vzduchu v priebežnom potrubí a k zastaveniu zadnej časti vlaku. Vykoľajený vozeň v čele odtrhnutej časti vlaku zastavil tak, že jeho predná časť zasahovala do priečného prierezu 1. koľaje. Vozeň prešiel vo vykoľajenom stave celkovú dráhu v dĺžke 291 m. Prvá časť vlaku pokračovala ďalej 73 m, do km 231,176, kde sa nachádzal koniec prvej časti roztrhnutého vlaku. Čelo HDV 131 091 – 1/131 092 – 9 po nehode zastavilo už na 2. traťovej koľaji v km 231,365. Na odstraňovanie následkov nehody boli dňa 08.10.2012 o 13.40 h pristavené na miesto vzniku nehody NPP, ZSSK CARGO, začiatok nakolajovania 15.35 h, vozeň nakolajený o 19.30 h.

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 Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR (MDVRR SR) po oznámení zo strany Železníc Slovenskej republiky (ŽSR) o vzniku nehody, rozhodol o začatí vyšetrovania. Vyšetrovanie vykonával vyšetrovateľ Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, pričom pri vyšetrovaní boli využité aj zápisnice a dokumentácia poskytnutá zo strany ŽSR, konkrétne Strediska bezpečnosti a inšpekcie (SBI) Žilina a dopravcu ZSSK CARGO. Vyšetrovanie nehody sa vykonávalo v čase od 08. 10. 2012 do 30.11.2012.

2. Popis nehody:

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

Jozef Porada, rušňovodič vlaku Pn 49716, zamestnanec dopravcu ZSSK CARGO, Strediska riadenia trakcie (SRT) Košice, vysunuté pracovisko Spišská Nová Ves, narodený 19.05.1955, bytom Spišská Nová Ves, Levočská 12, zamestnaný u ŽSR/dopravcu od roku 1975, vo funkcii od roku 1978,

Milan Matejko, výpravca NŽST Východná, zamestnanec Oblastného riaditeľstva (OR) Žilina, narodený 28.08.1980, bytom Važec, Športová 858, zamestnaný u ŽSR od roku 2001, vo funkcii od roku 2011,

Vladimír Čupka, signalista NŽST Východná, zamestnanec OR Žilina, narodený 17.10.1955, bytom Važec, Na Harte 3, zamestnaný u ŽSR od roku 1976, vo funkcii od roku 1985,

Vladimír Lištiak, signalista NŽST Východná, zamestnanec OR Žilina, narodený 12.11.1954, bytom Važec, Na Harte 5, zamestnaný u ŽSR od roku 1975, vo funkcii od roku 1985,

Igor Sekel, výpravca ŽST Poprad, zamestnanec OR Košice, narodený 10.06.1966, bytom Poprad, Suchoňová 9, zamestnaný u ŽSR od roku 1985, vo funkcii od roku 1994,

František Marton, signalista NŽST Svit, zamestnanec OR Košice, narodený 06.01.1961, bytom Šuňava 169/50, zamestnaný u ŽSR od roku 1988, vo funkcii od roku 2004,

Attila Bernáth, vozmajster Obvodu vozňovej služby (OVS) Čierna nad Tisou, zamestnanec ZSSK CARGO, narodený 19.09.1975, bytom Kráľovský Chlmec, zamestnaný u ŽSR/ZSSK CARGO od roku 2000, vo funkcii od roku 2001,

Jozef Príbek, vozmajster OVS Čierna nad Tisou, zamestnanec ZSSK CARGO, narodený 10.02.1961, bytom Čierna nad Tisou, zamestnaný u ŽSR/ZSSK CARGO od roku 1980, vo funkcii od roku 1984,

Csaba Erdelyi, vozmajster OVS Čierna nad Tisou, zamestnanec ZSSK CARGO, narodený 11.03.1964, bytom Veľké Kapušany, zamestnaný u ŽSR/ZSSK CARGO od roku 1983, vo funkcii od roku 2002,

Stanislav Ďuriník, vedúci NPP SRT Žilina, zamestnanec ZSSK CARGO, narodený 03.01.1959, bytom Bytča, zamestnaný u ŽSR/ZSSK CARGO od roku 1977, vo funkcii od roku 1984,

Ing. Anton Mydliar, systémový špecialista SRT Žilina, zamestnanec ZSSK CARGO, narodený 16.11.1952, bytom Liptovský Mikuláš, zamestnaný u ŽSR/ZSSK CARGO od roku 1973, vo funkcii od roku 2005,

Marián Zlocha, zámočník železničných koľajových vozidiel (ŽKV), zamestnanec ZSSK CARGO, narodený 23.05.1967, bytom Lysá pod Makytou, zamestnaný u ŽSR/ZSSK CARGO od roku 1995, vo funkcii od roku 1995,

Jozef Privarčák, systémový špecialista OVS Žilina, zamestnanec ZSSK CARGO, narodený 13.05.1961, bytom Žilina, zamestnaný u ŽSR/ZSSK CARGO od roku 1989, vo funkcii od roku 2009.

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

Vlak Pn 49716 jazdil v čase vzniku nehody podľa platného grafikonu vlakovej dopravy (GVD) 2011/2012 – Zošitového cestovného poriadku (ZCP) 105, pozostával z HDV 131 091 – 1/131 092 – 9 patriaceho ZSSK CARGO, SRT Košice. V čase vzniku nehody bolo obsadené rušňovodičom Jozefom Poradom zo ZSSK CARGO, SRT Košice. Riadenie vlaku bolo vykonávané zo sekcie 131 091 – 1. Vlak mal 33 vozňov, 498 m, 132 dvojkoľesí, dopravnú hmotnosť 2 432 t, celkovú hmotnosť vlaku 2 601 t, potrebné brzdiace percentá 52, skutočné brzdiace percentá 65.

Pri nehode došlo k vykoľajeniu jedného vozňa:

Vozeň RIV 3156 597 5908 – 0 SK-ZSSK CARGO rady Eas (otvorený vysokostenný vozeň s čelnými klapkami, určený na prepravu sypkého materiálu a kusového tovaru), bol zaradený ako 12. za HDV, 6 – ročný revízny cyklus, posledná technická kontrola (REV) vozňa bola vykonaná pod značkou Tr dňa 21.06.2010, samočinná tlaková brzda typu DK – GP, prestavovač nákladný/osobný v polohe nákladný, prestavovač prázdny/ložený v polohe ložený, rukoväť vypínacieho ústrojenstva brzdy bola v polohe „brzda zapnutá“. Podvozky typu Y 25 Rs, ložisko typu 80V, na kryte nápravových ložísk sú značky (zvislá prerušená biela čiara) vyjadrujúce schopnosť kolies odolávať silnému tepelnému namáhaniu, dvojkoľesia celistvé. Vlastná hmotnosť vozňa 23.050 kg, hmotnosť tovaru 50.550 kg – vykoľajený vozeň, počas obhliadky miesta vzniku nehody boli zistené tieto poškodenia:

- ukrútený ľavý čap prvého dvojkoľesia v smere jazdy vlaku,
- odpadnutá ľavá ložisková skriňa prvého dvojkoľesia,
- vypadnuté vinuté pružiny z ložiskovej skrine vonkajšie aj vnútorné v počte 4 kusov sa nachádzali zaborené v štrkovom lôžku v úseku 100 m medzi 1. a 2. koľajou,
- odtrhnuté brzdové potrubie v závitovej časti, deformovaný „b“ podvozok (prvý v smere jazdy vlaku),
- poškodený ľavý zadný nárazník a poškodený pravý predný nárazník.

Predné čelo vozňa sa po nehode nachádzalo v km 231,103.

Pri nehode došlo k poškodeniu dvoch vozňov:

Vozeň RIV 3156 597 9527 – 4 SK-ZSSK CARGO rady Eas, bol zaradený ako 11. za HDV, 6 – ročný revízny cyklus, posledná technická kontrola (REV) vozňa bola vykonaná pod značkou Tr dňa 07.11.2007, samočinná tlaková brzda typu DK – GP, prestavovač nákladný/osobný v polohe nákladný, prestavovač prázdny/ložený v polohe ložený, rukoväť vypínacieho ústrojenstva brzdy bola v polohe „brzda zapnutá“. Podvozky typu Y 25 Rs, dvojkoľesia celistvé. Vlastná hmotnosť vozňa 22.350 kg, hmotnosť tovaru 50.950

kg – poškodený vozeň, počas obhliadky miesta vzniku nehody boli zistené tieto poškodenia:

- došlo k roztrhnutiu ťahadlovej tyče ťahadlového ústrojenstva,
- poškodeniu vodidla ťahadlovej tyče,
- deformácii brzdového kohúta,
- poškodeniu ľavého zadného nárazníka v smere jazdy vlaku.

Koniec vozňa (prvej časti vlaku) sa po nehode nachádzal v km 231,176.

Vozeň RIV 3156 595 0814 – 9 SK-ZSSK CARGO rady Eas, bol zaradený ako 13. za HDV, 6 – ročný revízny cyklus, posledná technická kontrola (REV) vozňa bola vykonaná pod značkou Tr dňa 18.03.2007, samočinná tlaková brzda typu DK – GP, prestavovač nákladný/osobný v polohe nákladný, prestavovač prázdny/ložený v polohe ložený, rukoväť vypínacieho ústrojenstva brzdy bola v polohe „brzda zapnutá“. Podvozky typu Y 25 Rs, dvojkoľesia celistvé. Vlastná hmotnosť vozňa 21.950 kg, hmotnosť tovaru 53.400 kg – poškodený vozeň, počas obhliadky miesta vzniku nehody boli zistené tieto poškodenia:

- poškodenie ľavého predného nárazníka v smere jazdy vlaku.

V danom vlaku bola prepravovaná železná ruda zo stanice OAO LEBEDINSKIJ GORNOOBOGATITELN KOMBINAT GUBKIN 11, 309191 GUBKIN (RUSKO), prevzatý v Čierna nad Tisou, smer určenia TRINECKÉ ŽELEZÁRNY, a. s., nákladným listom CIT číslo 14.

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

NŽST Východná leží v km 230,581, dvojkoľajnej elektrifikovanej trate Košice nákladná stanica – Kraľovany. Je stanicou nesamostatnou, pridelená je k ŽST Liptovský Mikuláš. V NŽST Východná je staničné zabezpečovacie zariadenie 2. kategórie – elektromechanické zabezpečovacie zariadenie so svetelnými na sebe závislými hlavnými návestidlami s rýchlostnou návestnou sústavou. Koľaj aj výhybky boli pred vznikom nehody zvarené do bezстыkovej koľaje. Stav železničného zvršku pred nehodou bol dobrý, v prevádzkyschopnom stave, bez obmedzenia traťovej rýchlosti, t. j. v = 100 km.h-1. Miesto nehody sa nachádza v km 230,812, na 2. koľaji, na výhybke č. 10, ktorá leží v km 230,831, je tvaru JR65 1:9-300 ľavá (L), uložená na drevených podvaloch vložená v roku 1991. V mieste vzniku nehody je koľaj vedená v priamej bez prevýšenia (stredná časť výhybky č.10). Sklon trate v smere jazdy vlaku Pn 49716 je v klesaní 4,300 promile. Výhybka č. 11 je tvaru JR65 1:9-300 L uložená na drevených podvaloch rozdelenie „e“, vložená v roku 2001, výhybka č. 15 je tvaru JR65 1:9-300 pravá (P) na drevených podvaloch, vložená v roku 2001. V dôsledku nehody došlo k poškodeniu železničného zvršku, 3 výhybiek a koľajových polí (KP) v km 230,812 – 231,101 v rozsahu 10 – 100 %. Pre zahájenie bezpečnej prevádzky železničnej dopravy bolo nutné vykonať úplnú výmenu poškodených výhybiek č. 11 a č. 15 (v rozsahu komplexnej rekonštrukcie) a úplnú výmenu poškodených KP (v rozsahu komplexnej rekonštrukcie) v celkovej dĺžke 140 m. Popis poškodenia železničného zvršku: výhybka č. 10 – poškodená stredná a výmenová časť, poškodených 19 ks drevených podvalov, drobné upevňovadlá v počte 48 ks, podkladnice v počte 16 ks, ohnuté a poškodené záverové háky a spojovacia tyč, výhybka č. 11 – poškodených všetkých 56 podvalov, drobné upevňovadlá v počte 90 ks, poškodená ľavá prídržnica, podkladnice 45 ks, zlomená srdcovka, ohnuté koľajnice 47 m, ohnutá ľavá aj pravá opornica, ľavý aj pravý jazyk, poškodené záverové háky a spojovacia tyč a rozbitý námedzník, výhybka č. 15 – poškodené všetky podvaly v počte 56 ks, koľajnice v strednej časti výhybky, jazyky a opornice zdeformované, poškodené záverové

háky a spojovacia tyč, rozbitý námedzník. Popis poškodenia zabezpečovacieho zariadenia: elektromotorický prestavník výhybky č. 15, upevňovacia súprava elektromotorického prestavníka výhybky č. 15, V- bloku v reléovom domčeku pre výhybky č. 14 a 15. Železničný zvršok a zabezpečovacie zariadenie neboli v príčinnej súvislosti so vznikom nehody.

d) Komunikačné prostriedky.

V súvislosti so vznikom tejto nehody sa nezistuje.

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

V mieste nehody a ani v jeho blízkosti neboli v čase vzniku nehody vykonávané žiadne stavebné ani udržiavacie práce pre ŽSR.

f) Spustenie núdzového plánu železnice s nadväzným reťazcom udalostí.

Spustenie núdzového plánu železnice pre prípad vzniku nehody podľa predpisu ŽSR Z 17 Nehody a mimoriadne udalosti, VI. Kapitola, Povinnosť hlásiť nehody, bolo vykonané z ohlasovacieho pracoviska NŽST Východná. Signalista St. 2 Vladimír Lištiak oznámil dňa 08.10.2012 o 08.21 h telefonicky vznik nehody výpravcovi NŽST Východná Milanovi Matejkovi. Výpravca NŽST Východná vyrozumel o vzniku nehody kontrolného dispečera Oddelenia riadenia dopravy (ORD) Žilina Dušana Perveku. Kontrolný dispečer ORD Žilina vyrozumel o 08.26 h HIBŽD Ing. Radoslava Zajaca, ktorý sa na miesto nehody dostavil dňa 08.10.2012 o 10.30 h. ŽSR následne dňa 08.10.2012 vyrozumelo o nehode MDVRR SR. Súhlas k začatiu odpratávacích a obnovovacích prác bol vydaný dňa 08.10.2012 o 11.00 h vyšetrovateľom ŽSR. Predná časť vlaku Pn 49716 bola stiahnutá z miesta vzniku nehody v čase o 11.43 h do NŽST Kráľova Lehota. V čase o 16.26 h bola ukončená výluka po odstránení vykoľajeného vozňa z priečného priezvu 1. koľaje. Dňa 12.10.2012 o 15.16 h došlo k úplnému obnoveniu prevádzky v medzistaničnom úseku Kráľova Lehota – Východná.

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

Kontrolný dispečer ORD Žilina Dušan Perveka vyrozumel dňa 08.10.2012 v čase 08.30 h o vzniku nehody Oddelenie Železničnej polície (ŽP) Policajného zboru (PZ) Slovenskej republiky (SR) Vrútky. Súhlas na začatie odpratávacích a obnovovacích prác bol daný policajtom Oddelenia ŽP PZ SR Vrútky o 11.00 h.

3. Mŕtvi, zranení a materiálne škody :

Pri nehode nedošlo k smrteľnému a ani k ťažkému úrazu osôb.

Vedúci zamestnanci ŽSR, ZSSK a ZSSK CARGO v zmysle predpisu ŽSR Z 17 Nehody a mimoriadne udalosti čl. 39 škodu vyčíslili nasledovne:

ŽSR – Oblastné riaditeľstvo Žilina, Sekcia ekonomiky

škoda na železničnom zvršku	70 000,00 €
náklady za prácu zamestnancov SMSÚ EE TV L. Mikuláš	2 000,00 €
škoda na zabezpečovacom zariadení	4 000,00 €
Predbežná celková škoda pre ŽSR	76 000,00 €

Železničná spoločnosť Slovensko, a. s., Bratislava

použitie náhradnej autobusovej dopravy	4 493,00 €
Predbežná celková škoda pre ZSSK	4 493,00 €

Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., Bratislava

použitie NPP ZSSK CARGO	12 093,97 €
vykoľajený vozeň 3156 597 5908 – 0	40 640,73 €
poškodený vozeň 3156 597 9527 – 4	1 704,32 €
poškodený vozeň 3156 595 0814 – 9	1 048,67 €

Celková škoda pre ZSSK CARGO	55 487,69 €
PREDBEŽNÁ CELKOVÁ ŠKODA VZNIKNUTÁ PRI NEHODE	135 980,69 €

Celospoločenské náklady vzniknuté z dôvodu zmeškania 44 vlakov (38 osobných/ 6 nákladných) neboli vyčíslené. Poškodené strany si uplatnia skutočnú škodu vzniknutú pri tejto nehode podľa platných právnych noriem, nariadení a predpisov. Uvedená výška škody pre potrebu kategorizácie nehody nie je smerodajná pre náhradu skutočne vzniknutej a preukázanej škody.

4. Vonkajšie okolnosti: počasie a geografické údaje.

V čase vzniku nehody bola teplota plus 5° Celzia, dážď, viditeľnosť bez obmedzenia.

1. Súhrn výpovedí:

a) Železniční zamestnanci, vrátane dodávateľov.

Rušňovodič HDV Jozef Porada v zápise uviedol, že počas prechodu vlaku cez NŽST Východná došlo pri rýchlosti asi 60 kmh-1 k náhlemu úniku vzduchu v hlavnom potrubí, rozsvietil sa prietokomer z čoho usúdil, že došlo k roztrhnutiu vlaku. Vlak zastavil o 08.20 h asi v km 230,800. Už pri úniku vzduchu počas jazdy vypnul návestné svetlá HDV a rozsvietil jedno červené svetlo a zavolať mobilným telefónom výpravcovi NŽST Východná, že došlo k roztrhnutiu vlaku, načo mu výpravca oznámil, že vykoľajil vozeň v strednej časti vlaku a zasahuje do priechodného prierezu 1. koľaje a celá prevádzka je zastavená.

Výpravca NŽST Východná Milan Matejko v zápise uviedol, že po príprave vlakových ciest R 441 z NŽST Kráľova Lehota a Pn 49716 zo ŽST Štrba, sledoval prechod daných vlakov. Najskôr prechádzal cez stanicu po koľaji č. 1 vlak R 441. Jazdu vlaku sledoval spreď dopravnej kancelárie ako je určené, žiadnu poruchu alebo mimoriadnosť na prechádzajúcom vlaku nezistil. Po prechode sa pozrel smerom k St. 1 a videl, ako prichádza vlak Pn 49716 a sledoval prechod vlaku z pravej strany v smere jazdy vlaku. Počas prechodu vlaku nezistil žiadnu poruchu, ktorá by mohla ohrozovať bezpečnosť železničnej dopravy, žiaden podozrivý zvuk ani dymenie. V čase, keď sa pozeral na jeho koniec, zbadal, ako vlak začal spomaľovať a spod vozňov začal vychádzať prach. Najskôr sa domnieval, že vlak pribrzdzuje, ale tá prašnosť sa zväčšovala a tak sa hneď odobral do dopravnej kancelárie, v tom už volal signalistu St. 2 a oznámil mu, že došlo k vykoľajeniu vlaku.

Signalista St. 1 NŽST Východná Vladimír Čupka, v zápise uviedol, že po príprave vlakových ciest vlaku R 441 na 1. a z 1. koľaje a vlaku Pn 49716 na 2. a z 2. koľaje, obslúžil zabezpečovacie zariadenie pre prechod uvedených vlakov a čakal, kým budú prechádzať. Najskôr prechádzal vlak R 441 a to tak, že keď okolo St. 1 prechádzal asi 2, resp., 3 vozeň rýchlika, súčasne vchádzal nákladný vlak Pn 49716. Keď St. 1 minul rýchlik, tak z nákladného vlaku odsledoval už asi len zadnú polovicu vlaku, z toho dôvodu prednú časť nákladného vlaku nevidel a ani nepočul žiaden podozrivý zvuk, hlučný chod kolies, pišťanie, dymenie ani nič podobné.

Signalista St. 2 NŽST Východná Vladimír Lištiak, v zápise uviedol, že v čase, keď sa blížil vlak 49716, sledoval prechod vlaku z otvoreného okna St. 2 z ľavej strany v smere jazdy vlaku. Keď sa s rušňovodičom odzdravili, pozrel sa smerom do stanice a zbadal, že vo vzdialenosti asi 150 m od stavadla č. 2 smerom k dopravnej kancelárii sa pod vozňami silne zadymilo, dymilo a asi za 2-3 sekundy, videl silný záblesk pod vozňami a videl, ako odpadol ložiskový domček (žeravá guľa). Ihneď volal vyhybkárskym telefónom výpravcu, ktorého informoval o zastavení vlaku. O chvíľku zbadal, že vlak zastavil a videl, že

vykoľajený vozeň je v priechodnom priereze 1. koľaje. Preto opätovne zavolať výpravcovi, aby zastavil jazdu vlakov od NŽST Kráľová Lehota.

Výpravca ŽST Poprad Igor Sekel', v zápise uviedol, že vlak Pn 49716 počas prechodu dňa 08.10.2012 sledoval z nástupišťa z ľavej strany jazdy vlaku a uviedol, že nič podozrivé čo by ohrozovalo bezpečnosť jazdy nevidel.

Signalista St. 1 NŽST Svit František Marton, v zápise uviedol, že vlak Pn 49716 počas prechodu dňa 08.10.2012 sledoval z okienka St. 1 z ľavej strany v smere jazdy vlaku a nevidel žiadne skutočnosti, ktoré by ohrozovali bezpečnosť dopravy.

Vozmajster OVS Čierna nad Tisou Attila Bernáth, v zápise uviedol, že dňa 07.10.2012 po vyzvaní na vykonanie úplnej skúšky brzdy (ÚSB) o 23.45 h na vlaku Pn 49716 sa ju vybral vykonať na 22. koľaj. Pri vykonávaní ÚSB brzdil bez problémov každý jeden vozeň, nevyskytla sa žiadna chyba.

Vozmajster OVS Čierna nad Tisou Jozef Príbek, v zápise uviedol, že dňa 06.10.2012 vykonával spoločne s vozmajstrom Csabom Erdelyim východiskovú technickú prehliadku (VTP), počas ktorej nezistili žiadne nedostatky na vykoľajenom vozni 3156 597 5908 – 0.

Vozmajster OVS Čierna nad Tisou Csaba Erdelyi, v zápise uviedol, že dňa 06.10.2012 vykonával spoločne s vozmajstrom Jozefom Príbekom VTP, počas ktorej nezistili žiadne nedostatky na vykoľajenom vozni 3156 597 5908 – 0.

Vedúci NPP SRT Žilina Stanislav Ďuriník, v zápise uviedol, že bol Ing. Zoltánom Rafom informovaný o potrebe zozbierania súčiastok z poškodených vozňov. Počas práce NPP zistil, že naloženie ložiskovej skrine nebude v ich silách nakoľko odhadovaná váha uvedeného materiálu je cca 160 kg a nachádza sa vo vzdialenosti cca 200 m od NPP. Taktiež uviedol, že boli v časovej tiesni pri odstraňovaní nehody, plne sa venovali sprejazdneniu 1. traťovej koľaje a nikto ho neupozornil, že sa jedná o dôkazný materiál.

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

Systémový špecialista SRT Žilina Ing. Anton Mydliar, v zápise uviedol, že dňa 08.10.2012 bol avizovaný ako zástupca SRT Žilina k výjazdu NPP. V čase cca 16.00 h sa stretol s vedúcim prác NPP Stanislavom Ďurnikom a informoval ho, že je potrebné vozňové súčiastky zozbierať, ide o dôkazový materiál.

Zámočník ŽKV Marián Zlocha, v zápise uviedol, že dňa 09.10.2012 bol vyslaný s pojazdnou dielňou na opravu poškodených vozňov. Po príchode na miesto nehody naložili všetky dostupné komponenty na jednom mieste do pojazdnej dielne. Po naložení súčiastok cítil, že pojazdná dielňa je preťažená a z tohto dôvodu si nemohol dovoliť naložiť zvyšné vozňové súčiastky.

Systémový špecialista OVS Žilina Jozef Privarčák, v zápise uviedol, že dňa 08.10.2012 bol vyzvaný ako zástupca OVS pre vyšetrovanie nehody. Potvrdil, že Stanislav Ďuriník bol upozornený o potrebe zozbierania všetkých vozňových súčiastok (aj ložiskovú skriňu) a o zabezpečení ich prepravy do RD Žilina, nakoľko ide o dôkazový materiál pre účely zisťovania príčin vzniku nehody.

2. Systém riadenia bezpečnosti:

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

Jazda vlaku v mieste nehody sa riadi predpisom ŽSR Z 1 Pravidlá železničnej prevádzky. Komunikácia medzi zamestnancami zúčastnenými pri vzniku nehody prebiehala priamo – rádiovým telefónom. Vznik nehody ohlásil signalista St. 2 výpravcovi služobným telefónom. Uvedený spôsob je v súlade s ustanoveniami služobného predpisu Z 1 Pravidlá železničnej prevádzky.

b) Požiadavky na personál a uplatňovanie týchto požiadaviek.

Jozef Porada, rušňovodič, Milan Matejko, výpravca, Vladimír Čupka, signalista, Vladimír Lištiak, signalista, Igor Sekel', výpravca, František Marton, signalista, Attila Bernáth, vozmajster, Jozef Príbek, vozmajster, Csaba Erdelyi, vozmajster a Stanislav Ďuriník vedúci NPP SRT Žilina, v čase vzniku nehody spĺňali odbornú, zdravotnú, zmyslovú a psychologickú spôsobilosť pre výkon uvedených funkcií.

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 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. 513/2009 Z. z., o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov, Prvá časť, Dráhové vozidlá, § 20, ods. (4), kde je uvedené, že dráhové vozidlá musia svojou konštrukciou a technickým stavom v prevádzke zaručovať bezpečnosť dopravy na dráhe a nesmú ohrozovať cestujúcich a personál, ani prepravované zvieratá a veci.

Vyhláška č. 351/2010 Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky z 19. augusta 2010 o dopravnom poriadku dráh, Podrobnosti prevádzkovania dopravy na dráhe, § 38, Používanie dráhového vozidla, ods. (1), kde je uvedené, že na chod (jazdu) sa nepoužije dráhové vozidlo, ktoré, písm. e) má poškodenú alebo deformovanú vozidlovú skriňu alebo podvozok alebo má iné poruchy, ktoré môžu bezprostredne ohroziť bezpečnosť prevádzkovania dopravy alebo dopravnú cestu dráhy.

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

Všeobecná zmluva o používaní nákladných vozňov – Zmluva AVV, Kapitola II., Povinnosti a práva držiteľa, článok 7, Technická spôsobilosť a údržba vozňov, bod 7.1, kde je okrem iného, že držiteľ sa musí starať o to, aby jeho vozne boli technicky spôsobilé podľa platných európskych predpisov a aby zostali technicky spôsobilé počas doby ich používania,

predpis ŽSR Z 17 – Nehody a mimoriadnosti, X. Kapitola, Postupy pri zisťovaní príčin nehôd, čl. 172, kde je uvedené, že činnosťou zamestnancov ŽSR a dopravcu na mieste nehody nesmú byť znehodnotené stopy a dôkazy, ktoré vedú k zisteniu a objasneniu príčiny vzniku nehody.

4. Funkcie vozidiel a technických zariadení:

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

Jazdy vlakov v mieste nehody sa riadia predpisom ŽSR Z 1 Pravidlá železničnej prevádzky, platným Zošitovým cestovným poriadkom 105A, platnými ustanoveniami Prevádzkového poriadku NŽST Východná. Komunikácia medzi zúčastnenými zamestnancami sa uskutočnila služobným telefónom, mobilným telefónom. Uvedené spôsoby sú v súlade s ustanoveniami služobného predpisu ŽSR Z 1 Pravidlá železničnej prevádzky. Záznamové zariadenie nie je vybudované.

b) Infraštruktúra.

Po nehode bolo vykonané komisionálne meranie železničného zvršku vo vzájomnej výškovej polohe koľajnicových pásov a v rozchode koľaje 30 m pred a 15 m za miestom označeným ako bod „0“. Namerané hodnoty vzájomnej výškovej polohy koľajnicových

pásov a rozchodu 2. koľaje vyhovovali TNŽ 736360 okrem miest, kde bolo zjavné násilné poškodenie železničného zvršku vykoľajeným vozňom. V dôsledku vykoľajenia došlo k narušeniu smerovej polohy koľaje od bodu „0“ až po miesto zastavenia vykoľajeného železničného vozňa v km 231,103. Železničný zvršok nebol v príčinnej súvislosti so vznikom nehody. Na výhybke č. 10 boli vykonávané pravidelné prehliadky. Po nehode bola vykonaná úprava zapojenia výhybky č. 14 z dôvodu umožnenia stavania vlakových ciest a západková skúška výhybky č. 14 s výsledkom vyhovujúcim. Počas prehliadok neboli zistené žiadne poruchy, ohrozujúce bezpečnosť železničnej prevádzky. ŽSR – Výskumným a vývojovým ústavom Železníc Žilina bolo vykonané vyhodnotenie grafických záznamov indikátorov horúcobežnosti ložísk (IHL) v ŽST Margecany (zariadenie IHL je SERVO, Hot Box Detective System, model 7789, nainštalované v km 124,581, do prevádzky bolo uvedené v roku 1981), ŽST Spišská Nová Ves (zariadenie IHL je SERVO, Hot Box Detective System, model 7788, nainštalované v km 167,888, do prevádzky bolo uvedené v roku 1983) so zameraním na 53 – 56 dvojkoľesí súpravy vlaku Pn 49716. Na 53. dvojkoľesí, na ktorom došlo k ukrúteniu ľavého čapu v smere jazdy vlaku, a ani na ostatných dvojkoľesiach vlaku nebola zaznamenaná žiadna indikácia zvýšenej teploty ložísk a ani žiadny poplach z dôvodu zistenia horúcobežnosti.

c) Komunikačné vybavenia.

V súvislosti so vznikom tejto nehody sa nezistujú.

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

Pred miestom nehody v čase 08:19:26 h bola rýchlosť vlaku 68,0 km.h⁻¹ a tlak v hlavnom potrubí bol 5,0 bar. V čase 08:20:21 h pri rýchlosti 59,5 km.h⁻¹ je zaznamenaný pokles tlaku vzduchu v hlavnom potrubí na 4,8 bar. Vlak zastavil o 08:20:45 h na dráhe 210 m od zaznamenania poklesu tlaku vzduchu v hlavnom potrubí. Technická kontrola HDV 131 091 – 1/131 092 – 9 vlaku Pn 49716 v zmysle prílohy č. 3, 5 k Vyhláske č. 351/2010 Z. z., zákona NR SR č. 513/2009 Z. z., o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov bola vykonaná dňa 14.06.2012.

Na zistenie technického stavu vozňov boli zvolané nasledovne komisie:

Dňa 22.10.2012 v SÚaO OV Žilina sa konala komisionálna prehliadka vykoľajeného vozňa 3156 597 5908 – 0 zaradeného ako 12. za HDV v dôsledku vzniku nehody, kde bolo zistené:

Namerané hodnoty všetkých náprav oboch podvozkov vyhovovali Predpisu pre posudzovanie a opravy železničných vozňov po nebezpečnej manipulácii V 69. Komisia konštatovala, že k vykoľajeniu vozňa 3156 597 5908 – 0 došlo následkom ukrútenia ľavého čapu prvého dvojkoľesia v smere jazdy vlaku. Na komisionálnu prehliadku však nebola dopravená zamestnancami ZSSK CARGO, odpadnutá ľavá ložisková skriňa prvého dvojkoľesia v smere jazdy vlaku Pn 49716, z dôvodu odcudzenia neznámou osobou. Z tohto dôvodu príčinu ukrútenia ľavého čapu prvého dvojkoľesia nebolo možné zistiť.

Dňa 22.10.2012 v SÚaO OV Žilina sa konala komisionálna prehliadka poškodeného vozňa 3156 597 9527 – 4 KC zaradeného ako 11. za HDV v dôsledku vzniku nehody, kde bolo zistené:

Namerané hodnoty všetkých náprav oboch podvozkov sú v dovoľených, toleranciách, vyhovovali Predpisu pre posudzovanie a opravy železničných vozňov po nebezpečnej manipulácii V 69 a bolo konštatované, že technický stav vozňa nebol príčinou vykoľajenia.

Dňa 22.10.2012 v SÚaO OV Žilina sa konala komisionálna prehliadka poškodeného vozňa 3156 595 0814 – 9, bol zaradený ako 13. za HDV v dôsledku vzniku nehody, kde bolo zistené:

Namerané hodnoty všetkých náprav oboch podvozkov sú v dovolených, toleranciách, vyhovovali Predpisu pre posudzovanie a opravy železničných vozňov po nebezpečnej manipulácii V 69 a bolo konštatované, že technický stav vozňa nebol príčinou vykoľajenia.

Dňa 14.11.2012 bola v ŽOS Trnava vykonaná komisionálna prehliadka vykoľajeného vozňa 3156 597 5908 – 0, kde bolo komisiou konštatované, že na základe zistených poškodení oprava daného vozňa je nerentabilná a vozeň bude určený na zrušenie. Na vlaku Pn 49716 bola počas jeho jazdy vykonaná v ŽST Čierna nad Tisou VTP dňa 06.10.2012 a ÚSB dňa 07.10.2012. Pri daných úkonoch nebola zistená žiadna záhada ohrozujúca bezpečnosť železničnej prevádzky na vykoľajenom vozni 3156 597 5908 – 0. Iné prehliadky na danom vlaku až do vzniku nehody neboli vykonávané.

5. Dokumentácia o systéme prevádzky:

a) Opatrenia prijaté personálom pri riadení dopravy a signalizácii.

V súvislosti so vznikom tejto nehody sa nezisťuje.

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

Rádiová komunikácia zúčastnených zamestnancov nebola vzhľadom na neexistenciu záznamového zariadenia zaznamenaná.

c) Opatrenia prijaté na ochranu a zabezpečenie miesta udalosti.

Príslušné opatrenia na ochranu a zabezpečenie miesta nehody vykonalo Oddelenie ŽP PZ SR Vrútky uzavretím miesta vzniku nehody pre potreby vyšetrovania.

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

a) Pracovný čas zúčastneného personálu.

Jozef Porada, rušňovodič – v čase vzniku nehody bol v zmene 02 h 05 min. Odpočinok pred zmenou mal v dĺžke 71 h,

Milan Matejko, výpravca – v čase vzniku nehody bol v zmene 02 h 00 min. Odpočinok pred zmenou mal v dĺžke 72 h,

Vladimír Čupka, signalista – v čase vzniku nehody bol v zmene 02 h 00 min. Odpočinok pred zmenou mal v dĺžke 72 h,

Vladimír Lištiak, signalista – v čase vzniku nehody bol v zmene 02 h 00 min. Odpočinok pred zmenou mal v dĺžke 72 h,

Igor Sekeľ, výpravca – v čase vzniku nehody bol v zmene 02 h 05 min. Odpočinok pred zmenou mal v dĺžke 48 h,

František Marton, signalista – v čase vzniku nehody bol v zmene 02 h 35 min. Odpočinok pred zmenou mal v dĺžke 48 h,

Attila Bernáth, vozmajster – v čase svojho výkonu nedošlo k vzniku nehody,

Jozef Príbek, vozmajster – v čase svojho výkonu nedošlo k vzniku nehody,

Csaba Erdelyi, vozmajster – v čase svojho výkonu nedošlo k vzniku nehody,

Stanislav Ďuriník, vedúci NPP SRT Žilina – v čase vzniku nehody bol v zmene 02 h 10 min. Odpočinok pred zmenou mal v dĺžke 48 h.

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

Zamestnanec Jozef Porada sa podrobil vyšetreniu na zistenie prítomnosti alkoholu dychovou skúškou prístrojom Alcotest Dräger 7410 s výsledkom 00,00 mg.l-1.

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

V súvislosti so vznikom tejto nehody neboli zistené žiadne okolnosti, ktoré by ovplyvnili udalosť.

7. Predchádzajúce udalosti podobného charakteru.

Na trati Košice nákladná stanica – Kľačany, NŽST Východná bola zaznamenaná podobná nehoda kategórie A 2, ku ktorej došlo dňa 17.01.2009, počas jazdy vlaku Pn 65101 ZSSK CARGO, na 1. traťovej koľaji, v km 240,623, o 06:23 h.

II. Analýzy a závery.

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

Dňa 08.10.2012 o 08.20 h, došlo na trati 1. kategórie, číslo 105A Košice nákladná stanica – Kľačany, počas jazdy vlaku Pn 49716, NŽST Východná, na 2. koľaji, v km 230,812, na výhybke č. 10, k vážnej nehode kategórie A 2 – vykoľajenie vlaku. Príčinou vzniku vážnej nehody bolo vykoľajenie vozňa RIV 3156 597 5908 – 0 v dôsledku ukrútenia ľavého čapu prvého dvojkoľesia v smere jazdy vlaku. Príčinu ukrútenia ľavého čapu prvého dvojkoľesia nebolo možné zistiť z dôvodu odcudzenia ložiskovej skrine nezistenou osobou po ukončení obhliadky v bližšie nezistenom čase. Pri nehode nedošlo k zraneniu zamestnancov ŽSR, dopravcu a ani iných osôb. Došlo k vykoľajeniu jedného vozňa a poškodeniu dvoch vozňov, k materiálnym škodám na infraštruktúre ŽSR (železničnom zvršku a zabezpečovacom zariadení). V dôsledku nehody došlo k úplnému prerušeniu dopravy v medzistaničnom úseku Kráľova Lehota – Východná, v čase od 08.23 h do 16.26 h. Dňa 08.10.2012 v čase o 16.26 h bola sprevádzkovaná 1. koľaj v NŽST Východná, pričom doprava vlakov v medzistaničnom úseku Kráľova Lehota – Východná bola vykonávaná obojsmerne po 1. traťovej koľaji. 2. traťová koľaj v medzistaničnom úseku Kráľova Lehota – Východná bola vylúčená z dôvodu rozsiahleho poškodenia na železničnom zvršku v km od 230,796 – 231,103, až do dňa 12.10.2012 o 15.16 h, kedy došlo k úplnému obnoveniu prevádzky v danom úseku. Došlo k zmeškaniu 38 osobných vlakov o 1 069 min a k zmeškaniu 6 nákladných vlakov o 1 590 min. V dôsledku úplného prerušenia dopravy dňa 08.10.2012 bola po vzniku nehody zavedená náhradná autobusová doprava pre vlaky IC v medzistaničnom úseku Poprad – Liptovský Mikuláš firmou SAD LIORBUS, a. s., a pre ostatné vlaky osobnej dopravy firmou Slovenská autobusová doprava Poprad, a. s., v medzistaničnom úseku Kráľova Lehota – Štrba. Na odstraňovanie následkov nehody boli použité nehodové pomocné prostriedky (NPP), ZSSK CARGO, Strediska riadenia trakcie (SRT) Žilina. Počas nakoľajovania bola potrebná napäťová výluka trakčného vedenia (TV), ktorú zabezpečovali zamestnanci Strediska miestnej správy a údržby (SMSÚ) Energetiky a elektrotechniky (EE) TV Liptovský Mikuláš a montážny vozeň trakčného vedenia (MVTV) 02 – 31 č. 99 56 9484 232 – 0, SMSÚ Liptovský Mikuláš. Bolo potrebné vykonať opravné práce na železničnom zvršku a zabezpečovacom zariadení. Celková predbežná škoda vzniknutá pri nehode bola vyčíslená na sumu 135 980,69 €.

2. Diskusia.

Zápis z diskusie je uvedený na samostatnom zázname v spise nehody.

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 je: ukrútenie ľavého čapu prvého dvojkoľesia vozňa RIV 3156 597 5908 – 0 v smere jazdy vlaku – ostatné závady na dvojkoľesí, kód 513.

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

Nezistujú sa.

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

V súvislosti so vznikom tejto nehody sa nezisťuje.

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

Pri zisťovaní príčin vzniku nehody bolo zistené, že napriek príkazu Hlavného inšpektora BŽD – O2 ZSSK CARGO nebol splnený čl. 172 ŽSR Predpisu Z 17 Nehody a mimoriadne udalosti, pričom si svoje povinnosti riadne nekonal - Stanislav Ďuriník, zamestnanec dopravcu ZSSK CARGO, vedúci NPP SRT Žilina, tým, že nezabezpečil dôkazný materiál (odpadnutá ložisková skriňa) v dôsledku čoho nebolo možné stanoviť príčinu ukrútenia ľavého čapu prvého dvojkoľesia vykoľajeného vozňa. Menovaný porušil smernicu NPP v podmienkach ZSSK CARGO článok IX, bod 9.1, kde je uvedené že vedúci NPP zodpovedá za optimálne stanovenie technologických postupov odpratávacích prác na mieste nehody s následným nesplnením príkazu HI BŽD.

4. Dodatočné poznámky: neuvádzajú sa..

V. Vykonané opatrenia:

Za neplnenie si svojich pracovných povinností bude voči p. Stanislavovi Ďuriníkovi vedúcemu NPP Ro Žilina uplatnený postih v zmysle Pracovného poriadku ZSSK CARGO, bodu 4.22,1 krátne pohyblivej zložky mzdy o 50% za mesiac november 2012. Pán Stanislav Ďuriník' vedúci NPP bude preukázateľne oboznámený s Pracovným poriadkom ZSSK CARGO a Zo Smerníc súvisiacich s použitím NPP pri odstraňovaní nehodových udalostí.

VI. Bezpečnostné odporúčania a závery:

- a. MDVRR SR na základe vzniknutej nehody a s tým spojené nedostatky na strane (odcudzení dôkazový materiál) dopravcu ZSSK CARGO vydáva upozornenie, že pri podobnom nedostatku v budúcnosti uplatní nárok podľa zákona č. 513 § 109 odsek (10) písmeno a), kde sa uvádza „Vyšetrovací orgán uloží pokutu od 1000 € do 15 000 € prevádzkovateľovi dráhy a dráhovému podniku, ktorý neposkytol vyšetrovaciemu orgánu alebo policajnému orgánu technickú pomoc a informácie potrebné na vyšetrovanie nehody alebo mimoriadnej udalosti“.
- b. ŽSR - prijať opatrenia, aby v rámci bežnej kontrolnej činnosti, ktorá sa vykonáva na ŽSR, bola kontrola zameraná na sledovanie jász vlakov zamestnancami ktorý sa zúčaszťujú na príprave a stavaní vlakových ciest,
- c. Dopravca ZSSK CARGO – prijať opatrenia, aby boli vykonané kontroly na správnosť, úplnosť a podrobnosť prehliadok, ktoré sa vykonávajú pri východzích a končiacich nákladných vlakoch,
- d. Ohlásenie splnenia uložených úloh ako aj prijaté opatrenia nahlásiť na MDVRR SR,

- e. Vážna nehoda bola predmetom objasňovania ŽP Vrútky,
- f. 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 Cargo Slovakia, a.s.
Drieňová 24
820 09 Bratislava

Úrad pre reguláciu železničnej dopravy
Miletičova 19
820 05 Bratislava

Zoznam skratiek:

BŽD – Bezpečnosť železničnej dopravy
EE – Energetika a elektrotechnika
GVD – Grafikon vlakovej dopravy
HDV – Hnacie dráhové vozidlo
HDV – Hnacie dráhové vozidlo
HIBŽD – Hlavný inšpektor bezpečnosti železničnej dopravy
IC – Intercity
IHL - Indikátorov horúcobežnosti ložísk
KP – Koľajové polia
MDVRR SR - Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR
MVTV – Montážny vozeň trakčného vedenia
NPP – Nehodové a pomocné prostriedky
NU – Nehodová udalosť
NŽST – Nesamostatná železničná stanica
OR – Oblastné riaditeľstvo
ORD - Oddelenie riadenia dopravy
OS - Odborná skúška
OVS – Obvod vozňovej služby
RD – Rušňové depo
REV – posledná technická kontrola
RIV – medzinárodný dohovor o vozňoch nákladnej dopravy
SBI - Strediska bezpečnosti a inšpekcie
SRT - Strediska riadenia trakcie
SRT – Stredisko riadenia trakcií
SÚaO – Stredisko údržby a opráv
TV – Trakčné vedenie
ÚSB – Úplná skúška brzdy
VTP – Východisková technická prehliadka
Z 1 – Pravidlá železničnej prevádzky
Z 17 – Nehody a mimoriadne udalosti
ZCP – Zošitový cestovný poriadok
ZSSK CARGO - Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s.
ŽKV – Železničné koľajové vozidlo
ŽOS – Železničné opravovne a strojárne
ŽP PZ SR - Železničná polícia Policajného zboru Slovenskej republiky
ŽSR – Železnice Slovenskej republiky
ŽST – Železničná stanica