



REPUBLIKA SLOVENIJA

MINISTRSTVO ZA PROMET

SEKTOR ZA PREISKOVANJE ŽELEZNIŠKIH NESREČ IN INCIDENTOV

www.mzp.gov.si, e: gp.mzp@gov.si

Langusova 4, 1535 Ljubljana, t: 01 478 88 51, f: 01 478 81 46

Številka: 375-15/2009/7

Datum: 30.10.2009

**KONČNO POROČILO O PREISKAVI NESREČE V ŽELEZNIŠKEM
PROMETU – POVOŽENJE VODJE PROGOVNIH DEL S TOVORNIM
VLAKOM ŠT. 52102 NA LEVEM TIRU MED POSTAJAMA LAŠKO IN
RIMSKE TOPLICE V KM 514+930**



KAZALO

1	POVZETEK	2
1.1.	Poročilo o incidentu s priporočili prejmejo	3
2	NEPOSREDNA DEJSTVA V ZVEZI Z DOGODKOM.....	4
2.1	Datum, točen čas in kraj dogodka	4
2.2	Opis dogodka in kraja nesreče.....	4
2.3	Organ, ki je vpeljal preiskovalni postopek	5
2.4	Odločitev o uvedbi preiskave, sestavi skupine preiskovalcev in vodenju preiskave	5
2.5	Ozadje dogodka	5
2.5.1	<i>Udeleženo osebje</i>	6
2.5.2	<i>Vlaki in njihova sestava, vključno z registrskimi številkami posameznih enot vpletenih voznih sredstev</i>	6
2.5.3	<i>Opis infrastrukture in sistema signalizacije (vrsta tirov, kretnice, zapornice, signali, varovanje vlaka)</i>	6
2.5.4	<i>Komunikacijska sredstva</i>	6
2.5.5	<i>Gradbena dela na kraju incidenta ali v njegovi bližini.....</i>	7
2.5.6	<i>Sprožitev načrta ukrepov za primer nesreče in v njem predvidenih dogodkov</i>	7
2.5.7	<i>Sprožitev načrta ukrepov za primer nesreče javnih reševalnih služb, policije in zdravstvenih storitev ter v načrtu predvidenih dogodkov.....</i>	7
2.6	Smrtne žrtve, poškodbe in materialna škoda	7
2.7	Zunanje okoliščine.....	7
3	EVIDENCA O PREISKAVAH IN POIZVEDOVANJIH.....	8
3.1	Povzetek pričevanj.....	9
3.2	Sistem varnega upravljanja.....	11
3.3	Predpisi in določila	12
3.4	Delovanje voznih sredstev ter tehničnih objektov in naprav	12
3.5	Dokumentacija o operacijskem sistemu	12
3.6	Vmesnik med človekom, tehničnimi sredstvi ter organizacijo	12
3.7	Prejšnji dogodki podobne vrste	13
4	ANALIZE IN UGOTOVITVE.....	14
4.1	Končna presoja o nizu dogodkov	14
4.2	Razprava	15
4.3	Presoja	16
4.4	Dodatne ugotovitve	16
4.5	Sprejeti ukrepi	16
4.6	Priporočila	16

1 POVZETEK

Dne 15.04.2009 je tovorni vlak št. 52102 pri vožnji po pravem levem tiru med postajama Rimske Toplice in Laško povozil vodjo progovnih del, ki je hodil po tem tiru. Vlak št. 52102 je vozil med postajama Rimske Toplice in Laško po pravem levem tiru v smeri Maribor. Vodja progovnih del je hodil med postajama Rimske Toplice in Laško v smeri Maribor, po levem tiru med nivojskima prehodoma NPr-2 v km 514+605 in NPr-3 v km 514+973.

Progovni delovni skupini, ki jo je vodil v nesreči udeležen vodja, je nadzornik Nadzorništva prog Celje z dnevnim planom dela, za dan 15.04.2009 dodelil ročno uravnavanje tira na kretnici št. 5 postaje Rimske Toplice, na desnem tiru nivojskega prehoda »Oskar« v km 514+605, na desnem tiru nivojskega prehoda »Marija Gradec« v km 514+973, na mostu »Pivovarna Laško« ter kretnicah 1 in 2 postaje Laško. V planu je evidentiran tudi pregled proge Zidani Most – Celje.

V nesreči udeležen vodja progovnih del je tega dne izvajal zgoraj navedena dela s šestimi progovnimi delavci - progarji, dva iz njegove skupine sta bila odsotna zaradi bolezni, dva pa sta koristila redni letni dopust. V skupini sta tega dne delala tudi dva progovna čuvaja.

Po izvedbi del ročno uravnavanje desnega tira na nivojskem prehodu NPr-2 »Oskar« v km 514+605 je vodja progovnih del nekaj po deveti uri, napotil delavce progovne skupine, ki jo je vodil, na nivojski prehod NPr-3 »Marija Gradec« v km 514+973. Delavcem je naročil, da orodje, ki so ga uporabljali pri izvajanju del na nivojskem prehodu NPr-2 prestavijo na nivojski prehod NPr-3. Enega od delavcev, ki se je tega dne na delovno mesto, na terenu, pripeljal z osebnim avtomobilom je vodja progovnih del prosil, da prepelje del orodja iz nivojskega prehoda NPr-2 na nivojski prehod NPr-3. Preostalo orodje so delavci prenesli po cesti, ki teče ob železniški progi.



Slika št. 1: Modra elipsa označuje nivojski prehod 2, zelena pa nivojski prehod 3, rdeča puščica označuje smer hoje vodje progovnih del, črna pa smer vožnje vlaka št. 52102

Cesta teče v podobnem loku kot železniška proga in je na najoddaljenejšem mestu od proge oddaljena cca 40 m.

Vodja progovnih del se je iz delovišča na nivojskem prehodu NPr-2 v km 514+605 proti delovišču na nivojskem prehodu NPr-3 v km 514+973 odpravil predvidoma ob 9:20 uri. Prehoditi bi moral vsega 368 m. Hoditi je pričel po desnem tiru, od koder se je predvidoma ob 9:24 uri umaknil pred vlakom št. 2933 na levi tir. Po levem tiru je izza njegovega hrbtna pripeljal vlak št. 52102, ki ga je v km 514+930 ob 9:26 uri povozil.

Zaradi nesreče je prometnik postaje Rimske Toplice ob 9:40 uri, takoj po prejetem obvestilu, vpeljal nepričakovano zaporo levega tira med postajama Rimske Toplice in Laško, ki je trajala do 14:11 ure.

Na kraju dogodka je poškodbam podlegel v nesreči udeležen 56. letni vodja progovnih del državljan R Slovenije in R BIH.

V nesreči je nastala manjša poškodba na vlečnem vozilu vlaka št. 52102 št. 342-025: zračna cev in pipa zračne cevi glavnega zračnega voda. Materialna škoda po nestrokovni oceni znaša 300 €.

Priporočila:

Za zagotovitev večje varnosti pri izvajanju vzdrževalnih del med prometom vlakov bi moral biti, za varnost in zdravje delavcev na Slovenskih železnicah izdelan poseben predpis, ki bi moral vsebovati natančno opisane procese varovanja in varnostna sredstva, ki se pri tem uporabljajo.

1.1. Poročilo o incidentu s priporočili prejmejo

Slovenske železnice, d.o.o.
Kolodvorska 11
1506 Ljubljana

Republika Slovenija
Ministrstvo za promet
Minister dr. Patrick Vlačič
Langusova 4
1000 Ljubljana

Javna agencija za železniški promet RS
Kopitarjeva 5
2000 Maribor

Ministrstvo za notranje zadeve
Policija
Polijska uprava Celje
Ljubljanska cesta 12
3001 Celje

ERA – European Railway Agency
120 rue Marc Lefrancq
BP 20392
F-59307 VALENCIENNES Cedex

2 NEPOSREDNA DEJSTVA V ZVEZI Z DOGODKOM

11. člen Zakona o železniškem prometu predpisuje:

- da je vzdrževanje javne železniške infrastrukture in vodenja železniškega prometa na njej, obvezna gospodarska javna služba, ki jo opravlja upravljavec na podlagi pogodbe o opravljanju gospodarske javne službe;

- da vzdrževanje javne železniške infrastrukture obsega predvsem organiziranje rednih vzdrževalnih del, vzdrževalnih del v javno korist ter investicijskih vzdrževalnih del.

Nesreča s smrtnim izidom – povoženjem vodje progovnih del z vlakom št. 52102 dne 15.04.2009 ob 9:26 uri je nastala med izvajanjem rednih vzdrževalnih del pod katere se po 11. členu Zakona o železniškem prometu uvrščajo dela, ki ohranjajo normalno obratovalno sposobnost železniške infrastrukture in zagotavljajo prometno varnost; v redna vzdrževalna dela sodi tudi zamenjava v okviru vzdrževanja, ki pomeni zamenjavo komponent pri preventivnem in korektivnem vzdrževanju z deli, ki imajo identično funkcijo in enako delujejo ter nadzor nad podsistemi, zagotovitev vzpostavitve prevoznosti prog ob naravnih in drugih nesrečah, vodenje registrov in evidenc in izvajanje meritev posameznih parametrov ali delov sistema.

Vodja progovnih del je imel možnost, tako kot delavci, ki jih je napotil od nivojskega prehoda NPr-2 na nivojski prehod NPr-3, preiti iz enega delovnega mesta na drugo po lokalni cesti, ki teče na tem področju vzporedno s progo.

Obstaja tudi verjetnost, da je vodja progovnih del želel med prestavitvijo iz delovnega mesta na nivojskem prehodu NPr-2 na delovno mesto na nivojskem prehodu NPr-3 opraviti tudi kakšne meritve tira na odseku med nivojskima prehodoma, kar nam govori dejstvo, da ja s sabo nosil tirno merilo, ki bi ga lahko dal prepeljati sodelavcu z osebnim avtomobilom.

2.1 Datum, točen čas in kraj dogodka

Nesreča – povoženje vodje progovnih del z vlakom št. 52102 na pravem levem tiru dvotirne glavne proge Zidani Most – Šentilj državna meja, v km 514+930 je nastala dne 15.04.2009 ob 09:26 uri.

2.2 Opis dogodka in kraja nesreče

Dne 15.04.2009 je progovna delovna skupina, v sestavi vodja progovnih del, 6 delavcev – progarjev ter dveh progovnih čuvajev, izvajala redna vzdrževalna dela »Ročna uravnavna tira«. Progovni delovni skupini, ki jo je vodil v nesreči udeležen vodja, je nadzornik Nadzorništva prog Celje z dnevnim planom dela, za dan 15.04.2009 dodelil ročno uravnavanje tira na kretnici št. 5 postaje Rimske Toplice, na desnem tiru nivojskega prehoda »Oskar« v km 514+605, na desnem tiru nivojskega prehoda »Marija Gradec« v km 514+973, na mostu »Pivovarna Laško« ter kretnicah št. 1 in 2 postaje Laško. V planu je evidentiran tudi pregled proge Zidani Most – Celje. V planu pri pregledu proge Zidani Most – Celje ni evidentiranega posameznega tira ali dela tira.

Progovna delovna skupina je pričela z delom na kretnici št. 5 postaje Rimske Toplice, kjer so z ročnim električnim orodjem »Cobra« spodbijali zrahljane prage. Po opravljenem delu na kretnici št. 5 se je delovna skupina prestavila spodbijati prage na nivojski prehod NPr-2 »Oskar« v km 514+605. Vodja progovnih del se je odločil, da obvestil o vožnjah vlakov (predaviz), od prometnikov postaj Rimske Toplice in Laško ne potrebuje zato in jih ni zahteval, ker se je delo izvajalo na, s polzapornicami zavarovanem nivojskem prehodu, ki ob aktiviranju jasno naznanijo prihod vlaka z zvoncem ter svetlobnimi znaki in polzapornicami na katerih pričnejo utripati rdeče luči.

Pred mestom dela je vodja progovnih del odredil, da se na obeh straneh proge iz obeh smeri, postavijo prenosni progovni opozorilniki »Mesto dela na prog« (Signalna oznaka 207), iz

smeri Laško v km 515+282, iz smeri Rimske Toplice pa v km 514+065.

Po končanem delu na nivojskem prehodu NPr-2 »Oskar« je vodja progovnih del delavce napotil na nivojski prehod NPr-3 »Marija Gradec« v km 514+973. Delavcem je naročil, da orodje, ki so ga uporabljali pri izvajanju del na nivojskem prehodu NPr-2 »Oskar«, prestavijo na nivojski prehod NPr-3 »Marija Gradec«. Enega od delavcev, ki se je tega dne na delo, na terenu, pripeljal z osebnim avtomobilom je vodja progovnih del prosil, da del orodja (ročne električne spodbijalke pragov Cobra), prepelje iz nivojskega prehoda NPr-2 na nivojski prehod NPr-3. Preostalo orodje so delavci prenesli po cesti, ki teče ob železniški progi.

Vodja progovnih del se je iz nivojskega prehoda NPr-2, proti nivojskemu prehodu NPr-3, napotil po progi in to po desnem tiru, v smeri proti prihajajočim vlakom, kadar le ti vozijo po za njih pravem tiru. Nivojski prehod NPr-2 je predvidoma zapustil ob 9:19 uri, po prevozu vlaka št. 13, ki je postajo Laško prepeljal ob 9:17 uri. S sabo je v eni od rok nosil tirno merilo. Ker je približno ob 9:25 uri po desnem tiru iz smeri Laško proti vodji progovnih del pripeljal vlak št. 2933 se je vodja pred njim umaknil na levi tir. Po levem tiru je iz smeri Rimske Toplice vozil vlak št. 52102 in pripeljal ob 9:25:30 uri do signalne oznake progovni opozorilnik. Pri progovnem opozorilniku je strojevodja s strojno piščalko vlečnega vozila vlaka oddal signalni znak 63: »Pazi« ter vozil proti mestu nesreče. Neposredno pred mestom nesreče cca 40 m proga teče v manjšem useku, ki je na levi strani cca 1,5 m pod nivojem zemeljske površine, na desni strani pa se teren vzpenja pod kotom 30°. Zaradi navedenega useka je strojevodja vlaka št. 52102 lahko opazil vodjo progovnih del, ki je hodil v isto smer kot je vozil vlak, šele na razdalji 100 – 150 m pred povoženjem.

Strojevodja vlaka št. 52102 je takoj, ko je zagledal vodjo progovnih del ponovno oddal signalni znak: »Pazi« in aktiviral hitro zaviranje vlaka. Kljub opozorilu s strojno piščalko vlečnega vozila se vodja progovnih del ni umaknil iz tira, zato ga je vlak št. 52102 povozil v km 514+930.

2.3 Organ, ki je vpeljal preiskovalni postopek

Preiskovalni postopek so vpeljali Sektor za preiskovanje železniških nesreč in incidentov, Ministrstva za promet Republike Slovenije, Sektor kriminalistične policije Celje, Policijska uprava Celje ter Slovenske železnice, d.o.o..

Preiskovalni postopki so bili vodeni povsem ločeno.

2.4 Odločitev o uvedbi preiskave, sestavi skupine preiskovalcev in vodenju preiskave

Sektor za preiskovanje železniških nesreč in incidentov, Ministrstva za promet Republike Slovenije, je vpeljal preiskovalni postopek zadevne nesreče, zaradi ugotovitve vseh neposrednih in posrednih vzrokov s ciljem zagotoviti pomembne informacije za izboljšanje varnosti delavcev pri izvajanju progovnih del med prometom vlakov.

Glavni preiskovalec, Ministrstva za promet Republike Slovenije je varnostno preiskavo nesreče opravil in vodil sam.

Slovenske železnice, d.o.o. so preiskavo opravile v sestavi preiskovalne komisije.

Delavca Policijske uprave Celje, Sektor kriminalistične policije, sta opravila preiskavo po določilih Zakonu o kazenskem postopku.

2.5 Ozadje dogodka

Pred mestom dela na NPr-2 v km 514+605, so bili po določilih 68. člena Signalnega pravilnika objavljenega v Uradnem listu RS, št. 123 z dne 28.12.2007, na obeh straneh proge iz obeh smeri, postavljeni prenosni progovni opozorilniki »Mesto dela na progi« (Signalna oznaka 207), iz smeri Laško v km 515+282, kar je 677 m pred NPr-2 iz smeri Rimske Toplice pa v km 514+065, kar je 540 m pred NPr-2.

Neposredno pred povoženjem je bila hitrost vlaka 63 km/h.

Vodja progovnih del je odločitev o poti med premikom iz delovišča na nivojskem prehodu NPr-2 na delovišče nivojskega prehoda NPr-3 sprejel sam.

Vodja progovnih del se, pri prometnikih postaj Laško in Rimske Toplice, preden se je odločil, da bo med nivojskima prehodom NPr-2 in NPr-3 hodil po progi, ni pozanimal o vožnji vlakov v času njegovega predvidenega gibanja, čeprav je to možnost imel, saj je na utici nivojskega prehoda NPr-2 vgrajen telefonski aparat z direktno telefonsko zvezo z obema prometnikoma.

Vodja progovnih del ni uporabljal osebne varovalne opreme po standardu SIST EN 471 (odsevni telovnik), ki je predpisana za delo v nevarnem območju tira, v katerem lahko pride do povoženja delavca.

2.5.1 Udeleženo osebje

V dogodku so bili udeleženi:

Strojevodja odsekovnega tovornega vlaka št. 52102, zaposlen Slovenske železnice d.o.o., Poslovna enota vleka, Sekcija za vleko Ljubljana.

Strojevodja vlaka je opravil strokovni izpit za poklic »Strojevodja dizel vlečnega vozila za premik« dne 06.07.1989, za poklic »Strojevodje elektro vlečnega vozila serije 342« pa dne 17.05.2006.

Vodja progovnih del, je bil zaposlen v podjetju Slovenske železnice d.o.o., Sekcija za vzdrževanje prog Celje. Vodja progovnih del je opravil strokovni izpit za delovno mesto »Čuvaj proge« dne 24.02.1976, za delovno mesto »Vodja progovnih del« pa dne 23.10.1986.

2.5.2 Vlaki in njihova sestava, vključno z registrskimi številkami posameznih enot vpletenih voznih sredstev

Odsekovni tovorni vlak v notranjem prometu št. 52102 je bil sestavljen iz elektro vlečnega vozila-lokomotiva serije 342 z evidenčno št. 91 79 1 342025-8 ter vagoni različnih serij skupne teže 1248 t, 94 osi in dolžine 448 m.

2.5.3 Opis infrastrukture in sistema signalizacije (vrsta tirov, kretnice, zapornice, signali, varovanje vlaka)

Glavna proga Zidani Most – Šentilj državna meja je od postaje Zidani Most do postaje Maribor dvotirna. Na odseku proge med postajama Zidani Most in Maribor se promet vlakov odvija levostransko, kar pomeni, da vlaki vozijo od začetka, ki je na tej progi postaja Zidani Most, proti koncu proge po levem tiru, v nasprotno smer pa po desnem tiru. Vse postaje na odseku proge Zidani Most - Celje so opremljene s signalno varnostno napravo Iskra Lorenz SLT – 30. Med-postajni odseki so opremljeni s APB napravami (naprava avtomatskega progovnega bloka). Proga je elektrificirana z enosmerno napetostjo 3 kV.

Na tem odseku proge so vgrajene tirnice UIC-49.

Največja dovoljena - voznoredna hitrost vlaka št. 52102 je na tem odseku proge 70 km/h, od km 506+500 do km 517+200.

Oba nivojska prehoda NPr-2 v km 514+605 in NPr-3 v km 514+937 sta zavarovana s polzapornicami in sta v odvisnostjo s signalno varnostno napravo. Kontrolo delovanja ima prometnik postaje Laško na postavljalni mizi elektro relejne naprave.

2.5.4 Komunikacijska sredstva

Na celotni progi so ob vsakem glavnem signalu vgrajene telefonske omarice z internim telefonskim aparatom, ki omogoča zvezo na čuvajniškem vodu s prometnikoma sosednjih postaj, dispečerskem vodu z vlakovnim dispečerjem Maribor, elektro vodu z dispečerjem pripadajočih elektro napajalnih postaj, gradbenim vodom namenjenim za vzpostavitev povezav ob gradbenih delih, nezgodnim vodom, ki se uporablja v primeru nesreč ter progovnim vodom, ki je namenjen v primerih izvajanja vzdrževalnih del progovnih delavskih

skupin.

2.5.5 Gradbena dela na kraju incidenta ali v njegovi bližini

Na kraju nesreče oziroma v njeni neposredni bližini se v času nesreče niso izvajala nikakršna gradbena dela.

2.5.6 Sprožitev načrta ukrepov za primer nesreče in v njem predvidenih dogodkov

Strojevodja vlaka št. 52102 je o nesreči obvestil vlakovnega dispečerja Prometne operative Maribor po intervencijskem kanalu A-60 radio dispečerske zveze (RDZ) in prometnika postaje Laško. Prometnik postaje Laško je obvestil OKC PU Celje.

Na kraj nesreče so bili napoteni delavci reševalne služba zdravstvenega doma Celje, patrulja policistov Postaje prometne policije Laško, ter policista Sektorja kriminalistične policije Celje ki sta opravila ogled ter dokumentirala stanje po nesreči. Ogled kraja nesreče je opravil tudi preiskovalni sodnik Okrajnega sodišča Celje, glavni preiskovalec železniških nesreč in incidentov Ministrstva za promet, pa je ob ogledu prav tako dokumentiral stanje po nesreči.

2.5.7 Sprožitev načrta ukrepov za primer nesreče javnih reševalnih služb, policije in zdravstvenih storitev ter v načrtu predvidenih dogodkov

Leva roka ponesrečenega vodje progovnih del je obležala v medtirju levega in desnega tira na sredini cestišča nivojskega prehoda NPR-3 v km 514+973, truplo pa v levem tiru pod vlakom 289,5 m od čela, v km proge 514+990,5.

Po obveščanju, ki ga je opravil prometnik železniške postaje Laško je bil sprožen načrt ukrepov reševanja. Na kraj nesreče je prispela reševalna ekipa nujne medicinske pomoči iz Celja, ki je po ogledu trupla ponesrečenega vodje progovnih del ugotovila nezdržljivost z življenjem.

2.6 Smrtne žrtve, poškodbe in materialna škoda

V nesreči se je na delovnem mestu smrtno poškodoval skoraj 56 let star vodja progovnih del, rojen [REDAKTIRANO] v kraju [REDAKTIRANO], državljan z dvojnim državljanstvom R Slovenije in R Bosne in Hercegovine.

Vodja progovnih del je bil zaposlen pri Slovenskih železnicah, d.o.o., v Sekciji za vzdrževanje proge Celje, v organizacijski enoti Nadzorništvo proge Celje.

V nesreči se je načelni strani elektro vlečnega vozila-lokomotive 342-025 odlomil ročaj pipe glavnega zračnega voda, poškodovana pa je tudi cev glavnega zračnega voda. Tirno merilo, ki ga je vodja progovnih del nosil s sabo je uničeno. Materialna škoda po nestrokovni oceni znaša cca 700,00 €.

2.7 Zunanje okoliščine

Vremenske razmere v času nastanka nesreče: sončno, +10°C, vidljivost dobra.

Vidno polje je bilo za strojevodjo vlaka št. 52102 na območju nesreče zaradi leve krivine, useka proge, stanovanjske hiše ter vegetacije na levi strani proge pred mestom povoženja zmanjšano na 150 m.

3 EVIDENCA O PREISKAVAH IN POIZVEDOVANJIH

Dne 15.04.2009 je ob 11:15 uri, na dan nesreče, glavni preiskovalec železniških nesreč, Ministrstva za promet, opravil ogled kraja dogodka.

Dne 08.05.2009 je Sektor za preiskovanje železniških nesreč zaprosil Policijsko upravo Celje, Sektor kriminalistične policije ter Slovenske železnice d.o.o., za preiskovalno gradivo.

Dne 21.05.2009 je bilo prejeto preiskovalno gradivo Slovenskih železnic d.o.o.:

- Obvestilo 1.2.-84/2004 – Določitev ukrepov za zagotavljanje varnosti in zdravja delavcev pri izvajanju del na progi;
- Zapisnike o zaslišanju delavcev v postopku - prič: prometnika postaje Rimske Toplice, prometnika postaje Laško, strojevodij tovornega vlaka št. 52102 ter potniškega vlaka št. 2933, vodje nadzorništva proge Celje, 6. progarjev, progovnega čuvaja in pomožnega delavca;
- kopija ročne evidence (evidence fonogramov) vodje progovnih del;
- kopija delovodnika Nadzorništva proge Celje dnevni plan za 15.04.2009;
- kopija tedenskega plana dela Nadzorništva proge Celje;
- kopija zdravniškega izvida obdobjnega zdravniškega pregleda vodje progovnih del;
- kopija evidence delovnega časa Nadzorništva proge Celje za mesec April 2009;
- kopija spričevala o strokovnem izpitu za vodjo vzdrževalnih del;
- kopija potrdila o strokovnem izpitu za vodjo vzdrževalnih del;
- dopis Sekcije za vleko Ljubljana – analiza brzinomernega traku vlaka št. 52102;
- kopija policijskega zapisnika o zasegu brzinomernega traku iz lokomotive 342-025;
- kopija potrdila o zasegu predmetov – brzinomernega traku iz lokomotive 342-025;
- zahtevek Službe za notranji nadzor Slovenskih železnic d.o.o., za zaslišanje delavcev in pisno analizo voženj vlakov 52102 in 2933;
- kopija dnevnega poročila o izrednosti strojevodje vlaka št. 52102, Sekcije za vleko Ljubljana, Delovne enote Zidani Most št. 23/3 Z;
- dopis Sekcije za vleko Ljubljana št. 3.3.4.-1265/2009-9/4 z dne 06.05.2009, Zahtevek za zaslišanje delavcev in pisno analizo voženj vlakov 52102 in 2933;
- kopija plana tekočega vzdrževanja zgornjega ustroja proge za april, marec 2009, SVP Celje;
- kopija poročila o izrednosti prometnika postaje Laško, z dne 15.04.2009;
- kopija prijave izrednega dogodka št. 9/2009 vodje nadzorne postaje Celje, z dne 16.04.2009;
- kopija pooblastila vodje sekcije za vleko Ljubljana, za člana komisije, za sestavo komisijskega poročila o preiskavi izrednega dogodka 09/2009 nadzorne postaje Celje;
- kopija pooblastila vodje sekcije za vodenje prometa Maribor, za člana komisije, za sestavo komisijskega poročila o preiskavi izrednega dogodka 09/2009 nadzorne postaje Celje;
- kopija komisijskega poročila o preiskavi izrednega dogodka št. 09/2009, Sekcije za vodenje prometa Maribor, z dne 18.05.2009;
- kopije prometnih dnevnikov P-13 postaje Laško in postaje Rimske Toplice za dan 15.04.2009;
- dopis Službe za notranji nadzor, Slovenskih železnic d.o.o., št. 1.0.4./01-1125/09 JK, Preiskovalno gradivo – povoženje vodje progovnih del dne 15.04.2009 in
- Komisijsko poročilo o preiskavi izrednega dogodka št. 09/2009, Sekcije za vodenje prometa Maribor, z dne 18.05.2009.

Dne 22.06.2009 je Sektor za preiskovanje železniških nesreč in incidentov prejel dopis št. FIO 157310 (3A312-2) z dne 18.06.2009 in kopijo dela preiskovalnega gradiva o nesreči, ki jo je izdelal Sektor kriminalistične policije, Policijske uprave Celje, (Album fotografij in skica).

Dne 16.10.2009 je glavni preiskovalec železniških nesreč in incidentov, Ministrstva za promet, opravil meritve preglednosti kraja nesreče ter zbiral dodatne informacije o nesreči.

3.1 Povzetek pričevanj

Strojevodja v nesreči udeleženega odsekovnega tovornega vlaka št. 52102 je izjavil, da je pri prenosnem progovnem opozorilniku oddal večkrat signalni znak »Pazi«. Ko je opazil, da hodi progovni delavec po sredini tira, je ponovno zapiskal ter aktiviral hitro zavoro, vendar je osebo zadel z lokomotivo. O dogodku je obvestil vse pristojne, trak je oddal vodji delovne enote Celje, opravil je preizkus prisotnosti alkohola v organizmu, v zdravstvenem domu Laško pa še odvzem krvi ter telesnih tekočin.

Prometnik postaje Celje, ki je v času nesreče delal na delovnem mestu prometnika v postaji Rimske Toplice je v izjavi navedel, da mu delavska skupina, ki je dne 15.04.2009 izvajala dela na nivojskem prehodu NPr-3, v km 514+973, med postajama Rimske toplice in Laško, od prevzema službe ob 7:00 uri pa do izrednega dogodka, ni prijavila dela.

Prometnik postaje Laško, je v izjavi navedel, da mu delavska skupina, ki je dne 15.04.2009 izvajala dela na nivojskem prehodu NPr-3, v km 514+973, med postajama Rimske Toplice in Laško, od prevzema službe ob 7:00 uri pa do izrednega dogodka, ni prijavila dela.

Strojevodja lokalnega potniškega vlaka št. 2933, ki je neposredno pred nesrečo vozil po desnem tiru od postaje Laško proti postaje Rimske Toplice je v izjavi navedel, da je vožnja vlaka št. 2933 potekala brez posebnosti v skladu s predpisi, med vožnjo ni opazil nobenih nepravilnosti, ki bi lahko vplivale na varnost železniškega prometa. Na omenjeni relaciji v profilu vožnje njegovega tira ni bilo gibanja nobenega izmed omenjenih delavcev, ki bi lahko vplivalo na varnost železniškega prometa. Za ostala gibanja, ki so se morebiti dogajala na omenjeni relaciji in niso bila v neposredni bližini pa se ne spominja.

Vodja nadzorništva proge Celje je v izjavi navedel, da je tega dne prišel v službo že pred šesto uro. Pripravil je potne naloge za službene avtomobile. Prejšnji dan so se dogovorili za delo tega dne. Delo odreja na osnovi potrjenih mesečnih in tedenskih planov oziroma zahtev varnega prometa na progi. Po utečeni praksi se zjutraj ob 6:00 uri zberejo pri njem v pisarni: koordinatorja vzdrževanja in vodje progovnih del, da prevzamejo dela in zadolžitve za ta dan. V nesreči udeležnemu vodji progovnih del je tega dne odredil delo na odseku Rimske Toplice-Laško, na kontu: 3530 – Ročna uravnava tira. V skupini je bilo 6 delavcev – progarjev, dva progovna čuvaja in skupinovodja. Skupinovodji – vodji progovnih del je naročil, da prevzame potrebno orodje, ga naloži na službeno tovorno vozilo in delo začne na postaji Rimske Toplice. Opozoril ga je, da delo izvaja samo na desnem tiru in to kvalitetno ter varno.

Progar nadzorništva proge Celje, s stalnim prebivališčem [REDACTED] je v svoji izjavi navedel kako je potekalo delo skupine tega dne. Sam je skupino počakal pred skladiščem v Rimskih Toplicah. Skupinovodja mu je odredil postavitev loparjev »Delo na progi«. Po končanem delu na kretnici 5, so se prestavili na prehod »Oskar« v km 514+600, kjer je po postavitvi loparjev odšel po malico v Laško. Ko je skupinovodjo vprašal, če prijavi delo prometniku, je odgovoril, da ni potrebno saj so tu zapornice in da naj gre po malico. Rekel mu je tudi, naj prinese žago iz skladišča Laško. Ko je bil v Laškem ga je sodelavec poklical in ga obvestil o povoženju.

Progar nadzorništva proge Celje, s stalnim prebivališčem [REDACTED], je v svoji izjavi navedel, da so delali v Rimskih Toplicah na kretnici 5, potem so se prestavili na NPr Oskar, kjer so isto podbijali rahle prage. Po končanem delu na tem prehodu jim je naročil, da prestavijo orodje na NPr Marija Gradec. Orodje so prepeljali z osebnim avtom sodelavca. Ko so razkladali orodje na NPr Marija Gradec je zaslišal piskanje in zaviranje tovornega vlaka. Ko je pogledal na progo je opazil povoženega vodjo del.

Progar nadzorništva proge Celje, z začasnim prebivališčem v [REDACTED] je v svoji izjavi navedel, da je po prestavitvi na prehod »Oskar« poslal čuvaja po malico. Ko so delo na tem prehodu končali jih je poslal z orodjem po cesti na naslednji prehod, on pa je rekel, da gre po tiru. Vzel je tirno merilo in odšel, njim pa je rekel: »Adijo«. Ko so šli po cesti so slišali piskanje vlaka v bližini povoženja. Na desnem tiru je bilo poškodovano tirno merilo.

Progar nadzorništva proge Celje, s stalnim prebivališčem [REDACTED] je v svoji izjavi navedel, da je v Rimske Toplice prišel z vlakom, ki ima odhod iz Celja ob 7:23 uri in se je pridružil skupini. Sodelavec – progar ga je poklical naj počaka na postaji, da gredo na prehode Marija Gradec. Ko so prišli na prvi prehod je sodelavec progar vprašal skupinovodjo, če postavi loparje in prijavi skupino. Vodja progovnih del mu je odgovoril, da prijava ni potrebna saj delajo pri zapornicah. V tem času je skupinovodja poslal sodelavca progarja po malico. Po končanem delu na tem prehodu jih je poslal z avti oziroma peš na naslednji prehod, on pa je šel po desnem tiru z merilom. Naložili so orodje v avto sodelavca progarja in odšli za njim po cesti. Ko so šli po cesti je videl brzi vlak (Croatia) iz Laškega proti Rimskim Toplicam in je predvideval, da se je vodja progovnih del prestavil na levi tir. Tovorni vlak iz Rimskih Toplic je piskal na progovnih opozorilnikih, nakar so slišali zaviranje vlaka in po prihodu v bližino prehoda Marija Gradec povoženega vodjo progovnih del.

Progar nadzorništva proge Celje, s stalnim prebivališčem [REDACTED] je v svoji izjavi navedel, da so začeli v Rimskih Toplicah na kretnici 5, potem so se odpeljali na »Oskarjev prehod«. Tam so podbijali prage na desnem tiru na vsaki strani prehoda. Vodja progovnih del jim je naročil, da prestavijo orodje na naslednji prehod. Orodje odnesite oziroma, če je sodelavec progar tako dober, da ga odpelje s svojim avtom. Po naložitvi je šel zadnji iz skupine po cesti na marijegraški prehod. Slišal je piskanje vlaka pri opozorilnikih, pogledal je in videl, da vlak vozi tolčenec, nakar je ponovno zapiskal vzporedno z njim na cesti, nekje 100 – 150 m pred prehodom, nato je močno počilo in slišal je zvok zraka in močno zaviranje ter ustavitev vlaka. Prišel je do zapornic in slišal vpitje in jokanje sodelavcev, ki so mu na vprašanje: »Kaj je?« odgovorili: »Kaj ne vidiš povozilo je vodjo progovnih del!«

Progovni čuvaj nadzorništva proge Celje, s stalnim prebivališčem [REDACTED] je v svoji izjavi navedel, da so začeli v Rimskih Toplicah nekje okoli 6:45 ure na kretnici 5. Podbijali so rahle prage s Cobrami. Po koncu dela na kretnici jim je vodja rekel: »Zdaj gremo na Oskar prehod.« Bil je s svojim avtom, zraven se je peljal sodelavec progar, ostali so šli s službenim kombijem. Tam so podbijali na vsaki strani prehoda, na desnem tiru. Službeni avtomobil je šel v Celje na montažo letnih gum. Ko so podbijali ga je skupinovodja prosil, če bi zapeljal Cobre na prehod Marija Gradec. S sodelavcem sta odpeljala prvo dve Cobre, sam pa se je odpeljal še po eno Cobre, bencin, olje in malo vinto. Skupinovodja je šel na novo lokacijo dela po desnem tiru sam, s seboj je imel torbo in tirno merilo. Pri nalaganju so mu pomagali trije sodelavci progarji. Orodje je odpeljal, delavci pa so šli peš za njim po cesti. Zapeljal je preko prehoda in pri vhodu na igrišče sta s sodelavcem progarjem razložila orodje. V tem času so se zaprle zapornice in vlak je zapeljal čez prehod. Sodelavec progar je zagledal roko, ki je priletela izpod vlaka v medtirje na samem prehodu. Vlak se je ustavil in videli so, da je povozilo skupinovodjo.

Progovni čuvaj nadzorništva proge Celje, s stalnim prebivališčem [REDACTED] je v svoji izjavi navedel, da so začeli v Rimskih Toplicah na kretnici 5 in da se je peljal s sodelavcem progarjem do »Oskarjevega« prehoda. Tam so začeli delati na desnem tiru na obeh straneh prehoda. Potem je sodelavec zapeljal dve Cobre na prehod Marija Gradec, pri prehodu je s še tremi sodelavci progarji počakal. Skupinovodja je rekel, da bo sodelavec zapeljal še enkrat, da mu naložijo in pridejo za njim na naslednji prehod. V šali jim je rekel »Adijo, vidimo se na prehodu, kjer bo malica.« Odšel je po desnem tiru. Potem, ko so naložili orodje je šel še z dvema sodelavcema po cesti na marijagraški prehod. Zaslišali so piskanje

vlak in nato zaviranje. Vlak se je ustavil, sodelavec ga je vprašal, ali je tam signal, rekel je, da je toda da ne ve zakaj se je ustavil. Ko so prišli do utice na prehodu jim je sodelavec v joku nekaj mahal in govoril »gotovo je«. Ko je na prehodu blizu vlaka videl roko in nato še v bližini pod vlakom telo, je dojel, da je povozilo skupinovodjo. Šli so zadaj vlaka preko tirov in videl je v desnem tiru merilo, ki ga je potem sodelavec pobral. V zmedu so stali pri orodju, nakar je prišel rešilec.

Pomožni delavec nadzorništva proge Celje, s stalnim prebivališčem [REDACTED] je v svoji izjavi navedel, da so podbijali pragove na desnem tiru »Oskarjevega« prehoda in on je šel s sodelavcem v »Dobro« po malico. Ko sta šla iz trgovine je sodelavca poklical drug sodelavec in povedal, da je vodjo progovnih del povozil vlak. Ko sta prišla na prehod je videl tragedijo, ki ga je močno prizadela.

3.2 Sistem varnega upravljanja

Za izvajanje del na progi je Služba za varnost in zdravje pri delu, bivši, Holding Slovenske železnice, d.o.o., izdala Obvestilo 1.2.-84/2004 – Določitev ukrepov za zagotavljanje varnosti in zdravja delavcev pri izvajanju del na progi.

V 4. točki tega obvestila je predpisano kako se morajo delavci gibati pri hoji po progi. Navedeno je, da se za hojo iz delovišča in na delovišče praviloma uporabljajo javne poti. Progovni pas se lahko uporablja za hojo na delovišče in nazaj le takrat, kadar v bližini ni javne poti.

Hoja v medtirju dvotirne proge ali med dvema vzporednima progama je prepovedana.

Na dvotirnih progah je potrebno praviloma hoditi vedno vlaku nasproti. Na enotirnih progah, progah z izmeničnim prometom in vzporednih progah je potrebno biti posebno previden.

Med prevozom vlaka po najbližjem tiru se morajo delavci, ki hodijo po bankini nahajati izven nevarnega območja tira.

Pri hoji na delovišče in iz delovišča se morajo delavci izogibati prehajanju preko tirov, posebno še ob zmanjšani vidljivosti in preglednosti.



Slika št. 2: Prikazuje zmanjšano preglednost po levem tiru proge 230 m pred mestom povoženja

3.3 Predpisi in določila

Vzdrževanje železniških podsistemov predpisujeta 11. člen Zakona o železniškem prometu, Uradni list R Slovenije, št. 44/2007 z dne 21.05.2007 ter 37. člen Zakona o varnosti v železniškem prometu, Uradni list R Slovenije, št. 61/2007 z dne 10.07.2007.

Zavarovanje prometa s progovnimi čuvaji predpisuje 158. člen, varovanje delovnih skupin pa predpisuje 173. člen Prometnega pravilnika, ki je bil objavljen v Uradnem listu RS, št. 123/2007 z dne 28.12.2007.

Varno hojo delavcev po progi predpisuje 4. točka internega Obvestila 1.2.-84/2004 – Določitev ukrepov za zagotavljanje varnosti in zdravja delavcev pri izvajanju del na progi, ki ga je izdala Služba za varnost in zdravje pri delu, Holding Slovenske železnice, d.o.o. dne 22.12.2004.

Tveganja in varnostni ukrepi za delovno mesto vodja progovnih del so navedena v Katalogu ocen tveganj na delovnih mestih za Holding Slovenske železnice, d.o.o., ki so ga izdale Holding Slovenske železnice, d.o.o. dne 21.12.2009 z veljavnostjo od 01.01.2005.

3.4 Delovanje voznih sredstev ter tehničnih objektov in naprav

Lokomotiva serije 342-025 Slovenskih železnic d.o.o., ima vgrajen zapisovalnik hitrosti Hasller. Te vrste zapisovalnik beleži tudi posamezne funkcije posluževanja zavornih in varnostnih naprav vgrajenih na tej lokomotivi.

Zapisovalnik hitrosti vlaka je 350 m pred zaustavitvijo, neposredno pred zaviranjem zabeležil hitrost 63 km/h, kar pomeni, da je strojevodja ob upoštevanju časa 4 s potrebnih za reakcijo zavornega sistema tovornih vlakov, aktiviral hitro zavoro v km 514+880 kar je 50 m pred trčenjem vlaka v vodjo progovnih del.

3.5 Dokumentacija o operacijskem sistemu

Za izvajanje rednih vzdrževalnih del na odprti progi, med prometom vlakov progovne delovne skupine nimajo na voljo nobenih varnostnih operacijskih sistemov. Progovne delovne skupine varuje čuvaj proge, ki ga o vožnjah vlakov telefonsko obveščata prometnika sosednjih postaj vsak za svojo smer vožnje.

Pri delu progovne delovne skupine na nivojskem prehodu NPr-2 se je vodja progovnih del za varovanje delovne skupine posluževal delovanja naprave za zavarovanje cestnega prometa. Naprava nivojskega prehoda NPr DK (avtomatsko zavarovanje z daljinsko kontrolo) se vključi ob navozu vlaka na vklopne kontakte, kar pa je za zanesljivo obveščanje o vožnji vlaka premalo, saj lahko vlak navozi vklopni kontakt tako iz ene kot iz druge smeri.

3.6 Vmesnik med človekom, tehničnimi sredstvi ter organizacijo

Strojevodje vlakov za zmanjševanje hitrosti in ustavitve pred oviro na progi nimajo vgrajenih nikakršnih posebnih naprav. Z vozili se upravlja neposredno z dodajanjem in odvzemanjem pogonske moči motorjev ter posluževanjem zavornih sistemov.

Zaviranje tovornih vlakov se opravlja s pnevmatsko zavorno napravo, ki za pričetek zavornega učinka potrebuje čas do 4 sekunde.

Za upravljanje z elektro vlečno lokomotivo serije 342 je imel strojevodja vlaka št. 52102, ki je bil udeležen v železniški nesreči na levem tiru, v km 514+930, med postajama Rimske Toplice in Laško, dne 15.04.2009 ob 09:26 uri, opravljene vse predpisane strokovne izpite, psihofizično je bil sposoben za opravljanje dela, med zadnjima delovnima izmenama mu je bil zagotovljen predpisan počitek, časa dela v izmeni ni prekoračil.

V nesreči udeležen vodja progovnih del je imel opravljene vse predpisane strokovne izpite, psihofizično je bil sposoben za opravljanje dela, med zadnjima delovnima izmenama mu je bil zagotovljen predpisan počitek, časa dela v izmeni ni prekoračil.

3.7 Prejšnji dogodki podobne vrste

Dne 6.5.1997 je na postaji Pragersko premikalna lokomotiva oplazila premikača, ki je hodil preblizu tira.

Dne 10.5.1997 je vlak 151 v km 531+530 med postajama Šentjur in Celje zbil delavca ŽGP, ki je stal preblizu tira. Pri tem je odbiti delavec zadel še v dva delavca. Vsi trije so bili telesno poškodovani in prepeljani v bolnico.

Dne 5.9.1997 je na postaji Novo mesto uvozeči potniški vlak št. 3217 ob tiru 2 zadel premikača, ki pri opravljanju dela ob tiru 1 ni bil dovolj pazljiv, tako da je stopil v profil tira neposredno pred uvozeči vlak.

Dne 15.1.1998 je strojni vlak 59302 na tiru 1 postaje Maribor zadel delavca SVP Maribor. Delovna skupina je opravljala dela med kretnicama 106 in 109. Vodja del ni pravilno obvestil vlakovnega odpravnika o mestu in načinu dela.

Dne 10.9.1998 je vlak 53001 ob tiru 2 postaje Ljubljana oplazil vagonkega preglednika, ker se je zadrževal v profilu tira.

4 ANALIZE IN UGOTOVITVE

Med preiskovalnim postopkom so bili analizirani predpisi, ki določajo gibanje železniških delavcev pri izvajanju del na progi med prometom vlakov. V primeru povoženja vodje progovnih del je bilo ugotovljenih več nepravilnosti, ki jih je vodja s svojimi odločitvami povzročil med delom in med hojo po progi.

Zadrževanje in še posebno gibanje v nevarnem območju proge oziroma posameznega tira zahteva od posameznika, ki se tam nahaja, posebno previdnost. V prvi vrsti je potrebno pri gibanju v nevarnem območju uporabljati vsa čutila, ki pri tem pridejo v poštev. Največji pomen pa ima prav gotovo zbranost in koncentracija. Nenehno mora biti prisotna zavest, da se nahajamo v nevarnem območju proge ali tira. Dobro je potrebno poznati vse nevarnosti, ki pretijo med gibanjem oziroma zadrževanjem v nevarnem območju. Nedvomno je, da je vodja progovnih del s toliko let delovnih izkušenj dobro poznal delovne pogoje in nevarnosti. Gotovo je tudi, da je pogosti vzrok za tovrstne dogodke preveliko samozaupanje, ki z leti izkušen narašča, kar pa je izredno varljivo. Človeška narava je takšna, da ob pomanjkanju razmišljanja o posledicah pogosto prične izigravati pravila, ker se zdi, da niso potrebna.



Slika št. 3: Prikazuje sklep ustavljenega vlaka št. 52102, ki se je nahajal v km 514+848

4.1 Končna presoja o nizu dogodkov

Ker druge razlage ni, lahko le sklepamo, da je vodja progovnih del nameraval selitev iz enega na drugo delovišče opraviti po progi z namenom, da bi pregledal stanje tirov na tem odseku, saj je bila to ena od odrejenih planiranih nalog za ta dan.

V trenutku povoženja je vodja progovnih del hodil po sredini levega tira in se kljub uporabi zvočnega signalnega znaka »Pazi«, kar je en dolg pisk s strojno piščalko, neposredno pred povoženjem, očitno ni imel namena umakniti iz tira. Zaradi tega lahko sklepamo, da je bil vodja progovnih del prepričan, da se nahaja na tiru, kjer vlaki vozijo proti njemu in ne izza njegovega hrbta.

Vodja progovnih del je namreč pričel svojo pot pri selitvi iz delovišča na nivojskem prehodu NPr-2 na delovišče na nivojskem prehodu NPr-3 po desnem tiru, po katerem vlaki vozijo iz smeri Laško proti Rimskim Toplicam, se pravi, da so vlaki po tem tiru vozili proti vodji

progovnih del.

Zaradi vožnje lokalnega potniškega vlaka št. 2933, ki je odpeljal iz postaje Laško ob 9:23 uri se je vodja progovnih del pred njim umaknil iz desnega v levi tir predvidoma ob 9:24 uri. Morda se je vodja progovnih del v času zadrževanja in hoje po levem tiru, zaradi vneme pri opazovanju stanja tira spozabil v prepričanju, da se nahaja na tiru kjer valki vozijo proti njemu, zato kljub zvočnemu signalnemu znaku »Pazi« s strojno piščalko ni odreagirala, nasprotno, strojevodja je celo izjavil, da je videl, da je vodja progovnih del skomignil z rameni, kar bi lahko pomenilo, da je bil prepričan v to, da vlak vozi po sosednem tiru.

4.2 Razprava

Eden od razlogov zakaj je vodja progovnih del na tem odseku hodil v tiru je morda tudi ta, da je na tem področju hoja ob progi zaradi brežine, ki se nadaljuje takoj pod gramozno gredo ter zaradi kanala namenjenega za odtok meteornih voda, težavna.



Slika št. 4: Prikazuje konfiguracijo terena ob levem tiru na področju, kjer je vodja del hodil v levem tiru

Glede na to, da se je vodja progovnih del v času povoženja nahajal vsega 43 m pred nivojskim prehodom NPr-3, ki je v km 514+973, obstaja verjetnost, da je iskal primeren kraj za umik iz tira. Ker se proga na tem odseku nahaja v manjšem useku in je med drugim stisnjena ob pobočje hriba, po vrhu vsega pa so ob progi zgrajeni še stanovanjski objekti, se zvok, ki ga oddaja vlak na tem področju močno zaduši, pa tudi zvok strojne piščali ima zaradi odboja od hriba ter zadušitve med objekti povsem drugačno jakost, kot nekje na področju brez ovir. Zato obstaja še ena verjetnost, da se je morda vodja progovnih del pri hoji po tiru ravnal predvsem po sluhu. Strojvodja je zvočni signalni znak »Pazi« oddal že v km 514+065, na točki postavljenih prenosnih progovnih opozorilnikov, signalna oznaka 207: »Mesto dela na progi«, kar je 865 m pred mestom povoženja in je morda zaradi jakosti zvoka, ki je bil iz zgoraj navedenih razlogov zadušen sklepal, da vlak nikakor ne more biti tako blizu.



Slika št. 5: Prikazuje konfiguracijo terena ob ter na progi, na področju, kjer je vodja del hodil po levem tiru, rdeča puščica pa kraj povoženja

4.3 Presoja

Vodja progovnih del bi se prav gotovo lahko izognil nesreči, če bi upošteval vsaj enega od ukrepov za varno hojo po progi, ki jih predpisuje Obvestilo 1.2.-84/2004 – Določitev ukrepov za zagotavljanje varnosti in zdravja delavcev pri izvajanju del na progi, Službe za varnost in zdravje pri delu, Holdinga Slovenske železnice, d.o.o. z dne 22.12.2004, kjer je predpisano, da na dvotirnih progah hodimo praviloma vedno vlaku nasproti.

Pri hoji na delovišče in iz delovišča se morajo delavci izogibati prehajanju preko tirov, posebno še ob zmanjšani vidljivosti in preglednosti.

V primeru, da je potrebno prečkati tir, se je potrebno iz obeh smeri prepričati, da se ne približuje vlak, pri tem se ne sme zanašati samo na sluh.

Vodja progovnih del bi moral upoštevati tudi določila 158., 159. in 173. člena Prometnega pravilnika objavljenega v Uradnem listu RS, št. 123 z dne 28.12.2007.

4.4 Dodatne ugotovitve

Dva progarja - sodelavca, ki sta tega dne delala skupaj z v nesreči umrlim vodjem progovnih del, sta na kraju dogodka izjavila, da je bil vodja del pred dogodkom vedrega razpoloženja.

Na dan dogodka dne 15.04.2009 je bil plačilni dan, vsakega 15. v mesecu delavci Slovenskih železnic, d.o.o. prejmejo plačo.

4.5 Sprejeti ukrepi

Evidence o že prej sprejetih posebnih ukrepih ali sprejetih ukrepih na podlagi nastale nesreče zaradi hoje po progi med prometom vlakov pri vzdrževalnih delih ni.

4.6 Priporočila

Za zagotovitev večje varnosti pri izvajanju vzdrževalnih del med prometom vlakov bi moral biti, za varnost in zdravje delavcev na Slovenskih železnicah izdelan poseben predpis, ki bi moral vsebovati natančno opisane procese varovanja in varnostna sredstva, ki se pri tem uporabljajo.

5 LITERATURA

Zakon o železniškem prometu, Uradni list RS, št. 44/2007 z dne 21.05.2007;

Zakon o varnosti v železniškem prometu, Uradni list RS, št. 61 z dne 10.07.2007;

Prometni pravilnik, Uradni list RS št. 123 z dne 28.12.2007;

Signalni pravilnik, Uradni list RS št. 123 z dne 28.12.2007;

Pravilnik o zavorah, varnostnih napravah in opremi železniških vozil, Uradni list RS, št. 122 z dne 28.12.2007;

Katalog ocen tveganja na delovnih mestih za Holding Slovenske železnice, d.o.o., izdale Holding slovenske železnice, d.o.o., dne 21.12.2004 z veljavnostjo od 01.01.2005;

Obvestilo 1.2.-84/2004 – Določitev ukrepov za zagotavljanje varnosti in zdravja delavcev pri izvajanju del na progi, izdala Služba za varnost in zdravje pri delu, Holding Slovenske železnice, d.o.o. dne 22.12.2004.



Daniel Lenart, podsekretar
Glavni preiskovalec železniških nesreč in
incidentov