



РЕПУБЛИКА СРБИЈА
ЦЕНТАР ЗА ИСТРАЖИВАЊЕ НЕСРЕЋА У САОБРАЋАЈУ
СЕКТОР ЗА ИСТРАЖИВАЊЕ НЕСРЕЋА У ЖЕЛЕЗНИЧКОМ САОБРАЋАЈУ
Немањина 11, 11000 Београд

Број: 340-00-7/2022-02-32

Датум: 27.09.2022. године

ГОДИШЊИ ИЗВЕШТАЈ ЗА 2021. ГОДИНУ



Центар за истраживање несрећа у саобраћају (у даљем тексту ЦИНС) је самосталан у раду и спроводи независне истраге. Циљ истраге је утврђивање узрока и могућност унапређења безбедности на железници и превенција несрећа издавањем безбедносних препорука.

На основу члана 33. Закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају („Службени гласник РС“ број 66/15 и 83/18) и члана 23. Директиве 2004/49/ЕЗ Европског парламента и Савета (Директива о безбедности на железници), ЦИНС је урадио и објавио овај Годишњи извештај.

Годишњи извештај за 2021. годину садржи:

- Информације о ЦИНС
- Истражни поступак у области железничког саобраћаја
- Истраге које су отворене у 2021. години
- Истраге које су завршене у 2021. години
- Издате безбедносне препоруке
- Мере које су предузете на основу издатих безбедносних препорука



Појмовник скраћеница:

РС	Република Србија
ЦИНС	Центар за истраживање несрећа у саобраћају
МГСИ	Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре
ИЖС	Инфраструктура железнице Србије
а.д.	Акционарско друштво
д.о.о.	Друштво са ограниченом одговорношћу
УС	Уставни суд
ЈЖ	Југословенске железнице
ЗЈЖ	Заједница југословенских железница
ЕМВ	Електро моторни воз
ДМВ	Дизел моторни воз
ДМК	Дизел моторна кола
ЈП	Јавно предузеће
ЕПС	Електропривреда Србије
ТЕНТ	Термоелектрана „Никола Тесла“
ЕУ	Европска унија
МУП	Министарство унутрашњих послова
НИС	Нафтна индустрија Србије
ЖРС	Жељезнице Републике Српске
ПУ	Полицијска управа
ОЈТ	Основно јавно тужилаштво
СС	Сигнално сигурносни
ТК	Телекоманда
ОЈ	Организациона јединица



САДРЖАЈ:

1. ЦИНС.....	7
1.1. Законски основ	7
1.2. Улога и циљ	8
1.3. Организација ЦИНС	9
1.4. Организације надлежне за железнички систем	10
2. ИСТРАЖНИ ПОСТУПАК У ОБЛАСТИ ЖЕЛЕЗНИЧКОГ САОБРАЋАЈА.....	11
2.1. Несреће и незгоде које се истражују	11
2.2. Организације укључене у процес истраживања.....	12
2.3. Начин на који ЦИНС приступа истраживању.....	12
3. ИСТРАГЕ ОТВОРЕНЕ У 2021. ГОДИНИ.....	13
3.1. Налет вученог маневарског састава на железничког радника	14
3.2. Налет гураног маневарског састава на железничког радника	15
4. ИЗВЕШТАЈИ О ИСТРАЗИ ЗАВРШЕНИ У 2021. ГОДИНИ.....	18
4.1. На путном прелазу, налет воза број 45403 на друмско путничко возило.....	18
4.1.1. Кратак опис озбиљне несреће	18
4.1.2. Узроци озбиљне несреће утврђени истрагом	20
4.1.3. Додатне примедбе о недостацима и манама утврђеним током истраге, али без значаја за закључке о узроцима	21
4.1.4. Издате безбедносне препоруке	23
4.2. Исклизнуће воза број 45022	25
4.2.1. Кратак опис озбиљне несреће	25
4.2.2. Узроци озбиљне несреће утврђени истрагом	28
4.2.3. Додатне примедбе о недостацима и манама утврђеним током истраге, али без значаја за закључке о узроцима	28
4.2.4. Издате безбедносне препоруке	29
4.3. На путном прелазу, налет воза број 6431 на друмско путничко возило.....	31
4.3.1. Кратак опис озбиљне несреће	31
4.3.2. Узроци озбиљне несреће утврђени истрагом	34
4.3.3. Додатне примедбе о недостацима и манама утврђеним током истраге, али без значаја за закључке о узроцима	34
4.3.4. Издате безбедносне препоруке	35
5. БЕЗБЕДНОСНЕ ПРЕПОРУКЕ И ПРЕДУЗЕТЕ МЕРЕ	37
5.1. Статус безбедносних препорука из 2017. године	41
5.1.1. Извештај о истрази (ЖС-02/17) 33 Број: 340-8059/2017-16 од 05.01.2018. године (несрећа, исклизнуће воза број 62946 од 16.08.2017. године у 15:30 на магистралној прузи: Београд ранжирна „А“ - Распутница „Б“ - Распутница „К“ - Ресник, између Распутница „Б“ и „К“)	41



5.2. Статус безбедносних препорука из 2018. године	43
5.2.1. Извештај о истрази (ЖС-01/17) 33 Број: 340-07684/2017-006 од 01.03.2018. године (незгода, раскинуће воза број 8011 од 03.08.2017. године у 07:55 на магистралној прузи Е 66: Београд Центар - Панчево главна станица - Вршац - Државна граница - (<i>Stamora Moravita</i>) на подручју распутнице и стајалишта Панчевачки мост)	43
5.2.2. Извештај о истрази (ЖС-05/17) 33 Број: 340-00-10144/2017-20 од 18.05.2018. године (озбиљна несрећа, налет воза број 4905 на друмско путничко возило од 09.10.2017. године у 20:26 на магистралној прузи Е 70/Е 85: Београд - Младеновац - Лапово - Ниш - Прешево - државна граница - (Табановце), на путном прелазу у нивоу, осигураном саобраћајним знацима на путу и зоном потребне прегледности који се налази на отвореној прузи између станица Грделица и Предејане)	44
5.2.3. Извештај о истрази (ЖС-04/17) 33 Број: 340-00-9180/2017-18 од 22.06.2018. године (несрећа, исклизнуће гураног маневарског састава од 17.09.2017. године у 08:45 на магистралној прузи Е70/Е85: (Београд) - Раковица - Јајинци - Мала Крсна - Велика Плана између Распутнице „К1“ и станице Раковица)	46
5.2.4. Извештај о истрази (ЖС-06/17) 33 Број: 340-00-10982/2017-16 од 14.08.2018. године (несрећа, исклизнуће воза број 56990 од 03.11.2017. године у 15:25 на локалној прузи Марковац - Ресавица, између станица Свилајнац и Деспотовац).....	47
5.2.5. Извештај о истрази (ЖС-07/17) 33 Број: 340-00-13136/2017-19 од 26.11.2018. године (несрећа, исклизнуће воза број 53527 од 23.12.2017. године у 13:15 на регионалној прузи Панчево Главна станица - Зрењанин - Кикинда - државна граница - (<i>Jimbolia</i>), на подручју станице Нови Бечеј)	48
5.3. Статус безбедносних препорука из 2019. године	50
5.3.1. Извештај о истрази (ЖС-01/18) 33 Број: 340-00-3336/2018-10 од 06.03.2019. године (несрећа, пожар на возу број 2746 од 30.03.2018. године у 17:50 на регионалној прузи Црвени Крст - Зајечар - Прахово Пристаниште, између станица Матејевац и Сврљиг)	50
5.3.2. Извештај о истрази (ЖС-02/18) број: 340-00-1/2018-02-1-31 од 26.03.2019. године (озбиљна несрећа, налет локомотиве ЦЕМ-7, власништво ЈП „ЕПС“ огранак ТЕНТ из Обреновца, на радника „Интер-Механика“ д.о.о. из Скореновца од 13.04.2018. године у 13:30 на подручју индустријске железнице ЈП „ЕПС“ огранак ТЕНТ, у станици Обреновац на колосеку депоа број 10д.)	51
5.3.3. Извештај о истрази (ЖС-03/18) број: 340-00-2/2018-02-3-51 од 27.06.2019. године (несрећа, судар узастопних возова број 2990 и 70922 од 01.08.2018. године у 05:35 на магистралној прузи Е70/Е85: Београд - Младеновац - Лапово - Ниш - Прешево - државна граница - (Табановце), између службених места Клење и Рипањ Тунел).....	51
5.3.4. Извештај о истрази (ЖС-04/18) број 340-00-1/2018-2-2-45 од 29.11.2019. године (озбиљна несрећа, налет воза број 7821 на друмско возило аутобус од 21.12.2018. године у 07:30 на магистралној прузи Е 70/Е 85: Београд - Младеновац - Лапово - Ниш - Прешево - државна граница - (Табановце), на путном прелазу у нивоу, осигураном саобраћајним знацима на путу и зоном потребне прегледности, који се налази на подручју станице Међурово).....	52



5.4. Статус безбедносних препорука из 2020. године	54
5.4.1. Извештај о истрази (ЖС-01/20) број 340-03-1/2020-02-1-53 од 20.11.2020. године (озбиљна несрећа, налет маневарског састава МС-4 на друмско путничко возило од 09.01.2020. године у 02:35 на индустријском колосеку, Рафинерије нафте Панчево („НИС“ а.д. Нови Сад), на путном прелазу у нивоу, осигураном аутоматским уређајем на путним прелазима, који се налази на подручју града Панчева, у градском насељу Стара Миса)	54
5.5. Статус безбедносних препорука из 2021. године	56
5.5.1. Извештај о истрази (ЖС-02/20) број 340-03-1/2020-02-2-49 од 03.03.2021. године (озбиљна несрећа, налет воза број 45403 на друмско путничко возило од 25.07.2020. године у 10:55 на регионалној прузи 211: Рума - Шабац - Распутница Доња Борина - државна граница - (Зворник Нови), на путном прелазу у нивоу, осигураном саобраћајним знацима на путу и зоном потребне прегледности, који се налази између укрснице Штитар и станице Петловача).....	56
5.5.2. Извештај о истрази (ЖС-03/20) број 340-00-2/2020-02-1-53 од 17.11.2021. године (несрећа, исклизнуће воза број 45022, од 28.11.2020. године у 19:27 на магистралној прузи: 102 Београд Центар - Распутница „Г“ - Раковица - Младеновац - Лапово - Ниш - Прешево - државна граница - (Табановце), између станица Багрдан и Јагодина, на левом колосеку двоколосечне пруге) ...	59
5.5.3. Извештај о истрази (ЖС-04/20) број 340-03-1/2020-02-3-42 од 22.11.2021. године (озбиљна несрећа, налет воза број 6431 на друмско путничко возило од 02.12.2020. године у 08:15 на магистралној прузи 110: Суботица - Богојево - државна граница - (Erdut), на путном прелазу у нивоу осигураном аутоматским полубраницима са светлосним саобраћајним знацима и саобраћајним знацима на путу, који се налази на подручју насеља Бајмок)	64



1. ЦИНС

1.1. Законски основ

Спровођење Директиве 2004/49/ЕЗ Европског парламента и Савета у законодавству РС је извршено доношењем Закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају („Службени гласник РС“ број 66/15 и 83/18), Закона о интероперабилности железничког система („Службени гласник РС“ број 41/18), и даном ступања на снагу Закона о безбедности у железничком саобраћају („Службени гласник РС“ бр.41/18), односно 08.06.2018. године престаје да важи Закон о безбедности и интероперабилности железнице („Службени гласник РС“ бр.104/13, 66/15 - др. закон, 92/15 и 113/17- др. закон), осим одредбе члана 78. став 1. тачка 5) подтачка (1), која престаје да важи по истеку три године од дана ступања на снагу овог закона, односно 08.06.2021. године.

ЦИНС, у чијем саставу је Сектор за истраживање несрећа у железничком саобраћају, је посебна организација која спроводи истрагу после озбиљних несрећа на железничком систему. Осим озбиљних несрећа, ЦИНС може да истражује и остале несреће и незгоде, које би могле да доведу до озбиљних несрећа, укључујући у то технички отказ структурних подсистема или чинилаца интероперабилности у складу са Законом о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају („Службени гласник РС“ број 66/15 и 83/18).

Законом о безбедности у железничком саобраћају („Службени гласник РС“ број 41/18), управљач и железнички превозник морају, независно од ЦИНС, да изврше задатке на истраживању узрока и последица несрећа и незгода у железничком саобраћају као и околности у којима су настали.

Законом о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају („Службени гласник РС“ број 66/15 и 83/18), ЦИНС, Сектор за истраживање несрећа у железничком саобраћају спроводи истрагу независно од свих страна и организација надлежних за железнички саобраћај. ЦИНС спроводи истрагу после озбиљних несрећа на железничком систему са циљем могућег унапређивања безбедности на железници и превенције несрећа.

Стручни послови који се односе на истраживања су независни од кривичних истрага или других паралелних истрага којима се утврђује одговорност или одређује степен кривице.

Истраживање и откривање узрока несрећа нема за циљ утврђивање кривичне, привреднопреступне, прекршајне, дисциплинске, грађанскоправне или неке друге одговорности.



1.2. Улога и циљ

Законом о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају („Службени гласник РС“ број 66/15 и 83/18), образован је ЦИНС, од јула 2015. године, као посебна организација у чијој надлежности је обављање стручних послова који се односе на истраживање удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају, озбиљних несрећа, осталих несрећа и незгода у железничком саобраћају, врло озбиљних поморских несрећа, озбиљних поморских несрећа, поморских несрећа, поморских незгода, озбиљних пловидбених незгода и пловидбених незгода у водном саобраћају. ЦИНС има својство правног лица, и седиште ЦИНС је у Београду.

Сектор за истраживање несрећа у железничком саобраћају обавља послове који су у надлежности ЦИНС везано за железнички саобраћај са циљем могућег унапређења безбедности на железници издавањем безбедносних препорука.

Према члану 35. Закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају („Службени гласник РС“ број 66/15 и 83/18), ЦИНС издаје безбедносне препоруке на основу анализе података и резултата спроведене истраге. Препоруке се упућују Дирекцији за железнице, а у случају када је то потребно и другим органима и организацијама у РС, као и заинтересованим органима и организацијама других држава и међународним организацијама. Дирекција за железнице предузима мере да се безбедносне препоруке узму у обзир, као и да се поступи по њима. Дирекција за железнице и други органи и организације, осим органа и организација других држава и међународних организација дужни су да предузму потребне мере у циљу да се безбедносне препоруке ЦИНС узимају у обзир на одговарајући начин и, у зависности од случаја, поступају по њима. Дирекција за железнице и други органи и организације којима су упућене безбедносне препоруке осим органа и организација других држава и међународних организација, дужни су да поднесу најмање једном годишње извештај ЦИНС о мерама које су предузете или планиране да се предузму на основу издатих безбедносних препорука у претходној години, а најкасније до 31. јула текуће године.

Закон о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају („Службени гласник РС“ број 66/15 и 83/18) не примењује се на подземне железнице (метро), трамваје и друге врсте лаке железнице.

Основни послови ЦИНС, Сектора за истраживање несрећа у железничком саобраћају су:

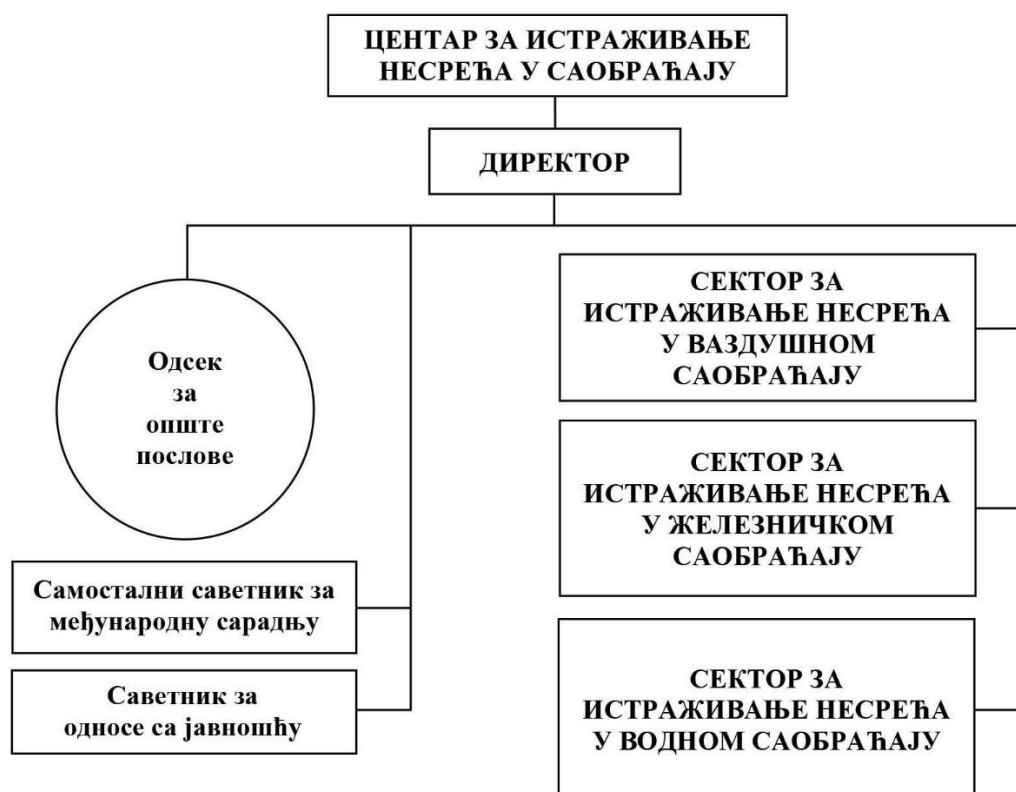
- Истраживање озбиљних несрећа, осталих несрећа и незгода на железничком систему
- Састављање коначних извештаја о спроведеним појединим истраживањима који може да садржи безбедносне препоруке ради побољшања безбедности у железничком саобраћају.

ЦИНС обавља и остале послове предвиђене Законом о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају („Службени гласник РС“ број 66/15 и 83/18).

1.3. Организација ЦИНС

У оквиру ЦИНС су образоване следеће основне унутрашње јединице: Сектор за истраживање несрећа у ваздушном саобраћају, Сектор за истраживање несрећа у железничком саобраћају и Сектор за истраживање несрећа у водном саобраћају. У ЦИНС је ван Сектора образована ужа унутрашња јединица: Одсек за опште послове.

Структура ЦИНС приказана је на слици 1.3.1.



Слика 1.3.1: Структура ЦИНС

Сектор за истраживање несрећа у железничком саобраћају је постао функционалан од 26.06.2017. године. Новим Правилником о унутрашњем уређењу и систематизацији радних места број 110-00-5/2021-04 од 13.05.2021. године који је ступио на снагу 14.06.2021. године, у Сектору за истраживање несрећа у железничком саобраћају су систематизована четири радна места: Руководилац Сектора за истраживање несрећа у железничком саобраћају - Главни истражитељ у железничком саобраћају, виши саветник за координацију истраживања и анализу несрећа у железничком саобраћају, виши саветник за координацију истраживања и анализу несрећа у железничком саобраћају и самостални саветник за истраживање и анализу несрећа у железничком саобраћају.



Сектор за истраживање несрећа у железничком саобраћају је у 2021. години запошљавао:

1. Руководиоца Сектора за истраживање несрећа у железничком саобраћају - Главног истражитеља у железничком саобраћају,
2. Вишег саветника за координацију истраживања и анализу несрећа у железничком саобраћају и
3. Вишег саветника за координацију истраживања и анализу несрећа у железничком саобраћају.

ЦИНС, Сектор за истраживање несрећа у железничком саобраћају, је самосталан у раду и независан од свих других органа и организација надлежних за железнички саобраћај (МГСИ, Дирекција за железнице) као и свих правних и физичких лица чији интереси могу бити супротни задацима и овлашћењима ЦИНС.

1.4. Организације надлежне за железнички систем

Организације надлежне за железнички систем у РС су МГСИ, Дирекција за железнице и ЦИНС.

МГСИ обавља послове државне управе који се односе на уређење и обезбеђење саобраћајног система. МГСИ је задужено за израду закона које доноси законодавни орган. Законодавни орган у РС је Народна скупштина. МГСИ поставља правни оквир развојем железничке регулативе и применом ЕУ закона. МГСИ обавља и послове надзора унутрашњег и међународног превоза и интермодални транспорт, уређења и безбедности техничко-технолошког система саобраћаја.

Дирекција за железнице обавља послове државне управе у области железнице утврђене Законом о железници („Службени гласник РС“ број 41/18), Законом о безбедности у железничком саобраћају („Службени гласник РС“ број 41/18) и Законом о интероперабилности железничког система („Службени гласник РС“ број 41/18). Дирекција за железнице обавља послове у области регулисања тржишта железничких услуга и послове у области регулисања безбедности и интероперабилности железничког саобраћаја. Дирекција за железнице је надлежна да изда, суспендује и одузме лиценцу за управљање железничком инфраструктуром и лиценцу за превоз, доноси подзаконске акте, учествује у међународној сарадњи у области железничког саобраћаја коју остварује МГСИ.

ЦИНС је посебна организација која обавља послове државне управе у области истраживања несрећа и незгода у складу са Законом о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају („Службени гласник РС“ број 66/15 и 83/18). У надлежности ЦИНС је обављање стручних послова који се односе на истраживање удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају, озбиљних несрећа, осталих несрећа и незгода у железничком саобраћају, врло озбиљних поморских несрећа, озбиљних поморских несрећа, поморских несрећа, поморских незгода, озбиљних пловидбених незгода и пловидбених незгода у водном саобраћају.



2. ИСТРАЖНИ ПОСТУПАК У ОБЛАСТИ ЖЕЛЕЗНИЧКОГ САОБРАЋАЈА

2.1. Несреће и незгоде које се истражују

На основу Закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају („Службени гласник РС“ број 66/15 и 83/18), ЦИНС спроводи истрагу после озбиљних несрећа на железничком систему са циљем могућег унапређивања безбедности на железници и превенцији нових несрећа изазваних истим или сличним узроцима.

Осим озбиљних несрећа, ЦИНС може да истражује и остале несреће и незгоде, које би могле да доведу до озбиљних несрећа, укључујући у то и технички отказ структурних подсистема и чинилаца интероперабилности.

ЦИНС има дискреционо право да одлучује да ли ће отворити истрагу осталих несрећа и незгода. Обим истрага и поступак у спровођењу тих истрага утврђује ЦИНС.

Према Закону о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају („Службени гласник РС“ број 66/15 и 83/18) несреће и незгоде могу бити:

1. Озбиљна несрећа у железничком саобраћају је судар или исклизнуће воза који има за последицу смрт најмање једног лица или тешке повреде пет или више лица или nanoшење велике материјалне штете железничким возилима, железничкој инфраструктури или животној средини, као и друга слична несрећа која има очигледан утицај на безбедност на железници или на управљање безбедношћу.
2. Несрећа у железничком саобраћају је нежељен или непланиран изненадни догађај или специфичан низ таквих догађаја који има штетне последице (судари, исклизнућа, налет воза, несреће на путном прелазу у истом нивоу, несреће с учешћем лица изазване железничким возилима у покрету, пожари и сл.).
3. Незгода у железничком саобраћају је догађај који је повезан са саобраћајем возова или маневарског састава и негативно утиче на безбедност саобраћаја.

Велика штета у железничком саобраћају је штета коју ЦИНС, по приступу месту несреће, процени у износу од најмање два милиона евра.

Истрага означава поступак који обухвата прикупљање и анализу података, извођење закључака, укључујући и утврђивање узрока и у зависности од случаја, давање безбедносних препорука у циљу превенције озбиљних несрећа у железничком саобраћају.

Смртна повреда је повреда која је нанета неком лицу у озбиљној несрећи у железничком саобраћају, која има за последицу смрт тог лица у року од 30 дана од повреда нанетих током озбиљне несреће у железничком саобраћају.

Тешко повређено лице је свако повређено лице које је хоспитализовано дуже од 24 сата због последица несреће, искључујући покушај самоубиства.



2.2. Организације укључене у процес истраживања

Истраживање озбиљних несрећа, осталих несрећа и незгода на железничком систему могу вршити различите организације и привредни субјекти у складу са својим законским обавезама и то:

- Управљач инфраструктуре и железнички превозници према Закону о безбедности у железничком саобраћају („Службени гласник РС“ број 41/18) и својим системима управљања безбедношћу баве се утврђивањем узрока и предузимају мере на основу резултата истраге.

- ЦИНС истражује озбиљне несреће, остале несреће и незгоде са циљем утврђивања узрока и давањем безбедносних препорука у циљу повећања безбедности на железничком систему.

- Јавно тужилаштво и полиција истражују несреће или незгоде како би утврдили одговорност за учињене прекршаје или казнена дела.

2.3. Начин на који ЦИНС приступа истраживању

ЦИНС, односно Сектор за истраживање несрећа у железничком саобраћају спроводи истраживање због утврђивања узрока како би се дале безбедносне препоруке у смислу превентивног деловања како би се број несрећа и незгода смањио и повећала безбедност железничког система. Истраживање које спроводи ЦИНС нема за циљ утврђивање одговорности.

ЦИНС је у приправности 24 часа, 7 дана у недељи.

За потребе истраге сваке несреће или незгоде Директор ЦИНС образује Решењем Радну групу којом руководи Главни истражитељ у железничком саобраћају, а за чланове Радне групе се именују остали запослени ЦИНС односно Сектора за истраживање несрећа у железничком саобраћају који учествују у пословима истрага несрећа и незгода, као и остала стручна лица ван ЦИНС у складу са Законом о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају („Службени гласник РС“ број 66/15 и 83/18).

Након што ЦИНС добије обавештење о несрећи или незгоди на железничком систему, ЦИНС одлучује да ли ће се изаћи на место настанка несреће или незгоде или не. На месту настанка несреће или незгоде ЦИНС ће извршити увиђај и проверити прикупљене чињенице и поступке које су предузели управљач инфраструктуре и железнички превозник (уколико у истрази несреће или незгоде учествују оба или једно од њих).

Одлука о покретању истраге може се донети одмах по пријему обавештења о насталој несрећи или незгоди или после прикупљених свих релевантних чињеница потребних за доношење одлуке о покретању истраге о некој несрећи или незгоди.

Након што се покрене истрага, најкасније у року од седам дана од доношења одлуке, ЦИНС, Сектор за истраживање несрећа у железничком саобраћају, о покренутој истрази обавештава МГСИ и Европску агенцију за железнице (ERA) у складу са Законом о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају („Службени гласник РС“ број 66/15 и 83/18).



ЦИНС по завршетку истраге на својој интернет страници www.cins.gov.rs објављује коначан извештај и безбедносно препоруку. Форма извештаја је у складу са Правилником о садржини коначног извештаја о истрагама несрећа и незгода у железничком саобраћају („Службени гласник РС“ број 89/15).

3. ИСТРАГЕ ОТВОРЕНЕ У 2021. ГОДИНИ

Сектор за истраживање несрећа у железничком саобраћају је постао функционалан 26.06.2017. године. У 2021. години покренуте су укупно 2 (две) истраге.

Основни подаци о истрагама које је Сектор за истраживање несрећа у железничком саобраћају покренуо у 2021. години, приказани су у табели 3.1.

Табела 3.1: Преглед истрага покренутих у 2021. години

ВРСТА НЕСРЕЋЕ ИЛИ НЕЗГОДЕ	број	[%]
Озбиљне несреће	2	100,0
Несреће	0	0,0
Незгоде	0	0,0
УКУПНО:	2	100,0

Основни подаци о усмрћеним и повређеним лицима за истраге које је Сектор за истраживање несрећа у железничком саобраћају покренуо у 2021. години, приказани су у табели 3.2.

Табела 3.2: Преглед усмрћених и повређених лица за истраге које су покренуте у 2021. години

	Путници	Железничко особље	Трећа лица	Укупно
Усмрћени	-	2	-	2
Теже повређени	-	-	-	-
Лакше повређени	-	-	-	-



■ озбиљне несреће
■ несреће
■ незгоде



■ усмрћени
■ теже повређени
■ лакше повређени

Слика 3.1: Истраге покренуте у 2021. години

Слика 3.2: Усмрћени и повређени у 2021. години



3.1. Налет вученог маневарског састава на железничког радника

Дана 03.02.2021. године у 08:29 на магистралној прузи број 103: (Београд Центар) - Раковица - Јајинци - Мала Крсна - Велика Плана, у станици Мала Крсна, приликом обављања маневарског рада, на другом станичном колосеку, дошло је до налета вученог маневарског састава железничког превозника „Србија Карго“ а.д. (локомотива 441-510 и 6 (шест) товарних кола серије *Ea* (пет кола серије *Eas-z* и једна кола серије *Eanoss*)), на помоћног радника у станици Мала Крсна запосленог код управљача јавне железничке инфраструктуре „ИЖС“ а.д.

Место настанка предметне озбиљне несреће се налази на другом станичном колосеку станице Мала Крсна, на делу колосека између канцеларије спољњег отправника возова и скретничког блока 2, у близини манипулативне рампе поред првог станичног колосека на којој се налази стовариште предузећа „Тотал рециклажа“ Пожаревац са седиштем у Малој Крсни.

У склопу маневарског рада у сврху правилног формирања брута за планирани воз који се налазио на трећем станичном колосеку, вучени маневарски састав железничког превозника „Србија Карго“ а.д. (локомотива 441-510 и 6 (шест) товарних кола серије *Ea*), започео је вожњу по другом станичном колосеку од канцеларије отправника возова у смеру ка скретничком блоку 2. На маневарском саставу су се налазили машиновођа запослен код железничког превозника „Србија Карго“ а.д. (налазио се у управљачници „А“, до брута, са десне стране, гледано у смеру вожње маневарског састава) и маневриста запослен код управљача јавне железничке инфраструктуре „ИЖС“ а.д. (налазио се на степенику поред управљачнице у којој се налазио машиновођа, са стране машиновође). Улогу руковоаца маневре, према Пословном реду станице Мала Крсна I део, вршио је спољњи отправник возова.

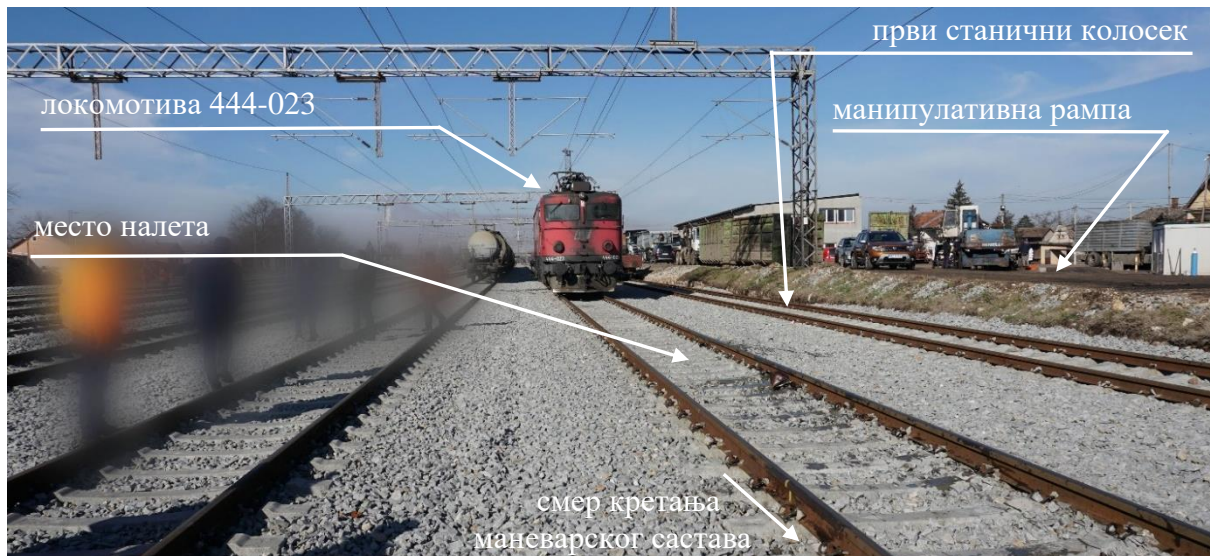
Железнички радник, помоћни радник у станици Мала Крсна, запослен код управљача јавне железничке инфраструктуре „ИЖС“ а.д, се непосредно пре настанка озбиљне несреће кретао другим станичним колосеком у смеру од станичне зграде ка скретничком блоку 2 станице Мала Крсна, у исто време и у истом смеру у коме се кретао и вучени маневарски састав, леђима окренут наилазећем маневарском саставу. Помоћни радник се у наведеном смеру кретао из разлога доласка на скретнички блок 2 станице Мала Крсна, ради обављања послова чишћења и подмазивања скретница и путног прелаза.

Под тим условима је дошло до налета вученог маневарског састава на помоћног радника. До налета је дошло тако што је чело локомотиве 441-510 (раоник локомотиве) ударило помоћног радника, који је од ударца пао у колосек, након чега је цео маневарски састав прешао преко њега. Том приликом, помоћни радник је задобио тешке телесне повреде од којих је преминуо на лицу места.

С обзиром да особље на маневарском саставу није уочило да је дошло до налета, вучени маневарски састав је наставио вожњу све до изласка са другог станичног колосека и зауставио се на скретничком блоку 2, на месту на коме је то било планирано у склопу маневарског рада. Настанак предметне озбиљне несреће први су уочили машиновођа и маневриста који су се налазили на локомотиви 444-023 која се маневарском вожњом кретала по другом колосеку из правца канцеларије отправника возова у смеру ка скретничком блоку 2, непосредно иза маневарског састава који је учествовао у предметној озбиљној несрећи.

У предметној озбиљној несрећи на железничким возилима, инфраструктури и имовини трећих лица није причињена материјална штета.

Изглед места озбиљне несреће, после налета маневарског састава на железничког радника, приказан је на слици 3.1.1.



Слика 3.1.1: Изглед места озбиљне несреће после налета маневарског састава на железничког радника (поглед из смера скретничког блока 2 ка станичној згради)

Прекид саобраћаја у станици Мала Крсна је трајао до 03.02.2021. године у 13:00.

Категорија: Озбиљна несрећа
Усмрћени и повређени: 1 усмрћено лице
Материјална штета: Нема

3.2. Налет гураног маневарског састава на железничког радника

Дана 12.07.2021. године у 07:43 на подручју индустријске железнице ЈП „ЕПС“ Огранак ТЕНТ из Обреновца, у станици Обреновац, приликом обављања маневарског рада, на другом станичном колосеку, дошло је до налета гураног маневарског састава (локомотива 443-06 и 2 (двоја) кола типа *Arbel* серије *Faboo*), власништво ЈП „ЕПС“ Огранак ТЕНТ из Обреновца, на пружног радника запосленог у „Про Тент“ д.о.о. из Обреновца. Пружни радник се налазио на подручју скретнице број 17 у профилу другог колосека станице Обреновац, када је на њега налетео гурани маневарски састав, који се кретао другим колосеком из смера улазних скретница у смеру према другом извлачњаку. Том приликом, пружни радник је задобио тешке телесне повреде од којих је преминуо на лицу места.



Усмрћени радник, пружни радник запослен у „Про Тент“ д.о.о. из Обреновца се на подручју скретнице број 17 у профилу другог колосека налазио из разлога чишћења и подмазивања скретница. У предметној озбиљној несрећи на железничким возилима, инфраструктури и имовини трећих лица није причињена материјална штета.

Место настанка предметне озбиљне несреће се налази на другом колосеку станице Обреновац, на скретници број 17, у непосредној близини зграде у којој се налази канцеларија отправника возова на истовару - „ОБ1“.

У склопу маневарског рада у станици Обреновац, у сврху пребацивања кола типа *Arbel*, серије *Faboo* са четвртог извлачњака на други извлачњак, гурани маневарски састав (локомотива 443-06 и 2 (двоја) кола типа *Arbel*, серије *Faboo*), започео је вожњу са станичног дела пружног колосека крећући се по другом станичном колосеку из смера улазних скретница у смеру ка другом извлачњаку. На маневарском саставу се налазио само машиновођа, запослен код ЈП „ЕПС“ Огранак ТЕНТ из Обреновца (налазио се у управљачници маневарске локомотиве 443-06).

Пружни радник, запослен у „Про Тент“ д.о.о. из Обреновца се непосредно пре настанка озбиљне несреће налазио на подручју скретнице број 17 у профилу другог станичног колосека, обављајући послове чишћења скретница. Пружни радник је, обављајући чишћење скретнице број 17, био леђима окренут наилазећем гураном маневарском саставу.

Под тим условима је дошло до налета гураног маневарског састава на пружног радника. До налета је дошло тако што је чело маневарског састава (средина предњег дела кола типа *Arbel*, серије *Faboo* индивидуалног броја 43 72 6531 314-2) ударило пружног радника у пределу леђа, који је од ударца пао у колосек, након чега је цео маневарски састав прешао преко њега. Том приликом, пружни радник је задобио тешке телесне повреде од којих је преминуо на лицу места.

С обзиром да машиновођа на гураном маневарском саставу није уочио да је дошло до налета, гурани маневарски састав је наставио вожњу све до другог извлачњака, у близини места на коме је то било планирано у склопу маневарског задатка. Настанак предметне озбиљне несреће први је уочио отправник возова на истовару - „ОБ1“, који се налазио у својој канцеларији у згради која се налази између другог и трећег колосека у близини скретнице број 17, односно у близини места настанка предметне озбиљне несреће.

Изглед места озбиљне несреће, после налета гураног маневарског састава на пружног радника, приказан је на слици 3.2.1.



Слика 3.2.1: Изглед места озбиљне несреће после налета гураног маневарског састава на пружног радника (поглед из смера другог колосека ка другом извлачњаку)

Због ове озбиљне несреће, није дошло до прекида саобраћаја у станици Обреновац.

Категорија: Озбиљна несрећа
Усмрћени и повређени: 1 усмрћено лице
Материјална штета: Нема



4. ИЗВЕШТАЈИ О ИСТРАЗИ ЗАВРШЕНИ У 2021. ГОДИНИ

4.1. На путном прелазу, налет воза број 45403 на друмско путничко возило

4.1.1. Кратак опис озбиљне несреће

Дана 25.07.2020. године у 10:55 на регионалној прузи 211: Рума - Шабац - Распутница Доња Борина - државна граница - (Зворник Нови), на путном прелазу у нивоу, осигураном саобраћајним знацима на путу и зоном потребне прегледности, који се налази између укрснице Штитар и станице Петловача у *km* 20+647, дошло је до налета воза број 45403 (железнички превозник „Србија Карго“ а.д.) на друмско путничко возило марке *Ford* типа *Focus* регистарских ознака *SM 063-DZ*.

Путни прелаз се налази на отвореној прузи, у насељу Петловача (општина Шабац). Осигуран је саобраћајним знацима на путу и зоном потребне прегледности.

Друмско путничко возило марке *Ford* типа *Focus* регистарских ознака *SM 063-DZ*, се кретало државним путем ПА реда ознаке 136: Мајур - Богатић - Петловача из смера раскрснице са државним путем ИБ реда ознаке 26: Београд - Обреновац - Шабац - Лозница - државна граница са Босном и Херцеговином (гранични прелаз Мали Зворник) у смеру ка насељу Змињак. Наиласком на путни прелаз у нивоу у *km* 20+647, друмско путничко возило је на подручју путног прелаза ушло у профил пруге непосредно пре наиласка воза.

Воз број 45403 се кретао регионалном пругом 211: Рума - Шабац - Распутница Доња Борина - државна граница - (Зворник Нови), из смера укрснице Штитар у смеру ка станици Петловача. Воз је саобраћао на релацији Рума - Брасина - Зворник Нови (ЖРС). Састав воза је сачињавала возна локомотива серије 661-033 и 24 празних кола серије *Eas*. Током вожње воза број 45403 на отвореној прузи између укрснице Штитар и станице Петловача, наиласком на путни прелаз у *km* 20+647, дошло је до налета воза на друмско путничко возило које је непосредно пре наиласка воза ушло у профил пруге. До налета је дошло тако што је леви део чела возне локомотиве серије 661-033 (леви одбојник) ударио у предњи десни бок друмског путничког возила (гледано у смеру вожње воза, односно друмског путничког возила).

Након налета воз број 45403 је наставио даље кретање у дужини од 145 *m*, након чега се зауставио, тако да је чело возне локомотиве серије 661-033 затечено у *km* 20+792, дужим делом локомотивског сандука напред. Том приликом, није дошло до исклизнућа ни једног возила из састава воза број 45403 (види слику 4.1.1.1.).

Након удара, воз је друмско путничко возило одбацио поред колосека, у леву страну у односу на смер кретања воза, након чега је друмско путничко возило наставило кретање поред колосека у дужини од приближно 30 *m*, након чега се зауставило. Друмско путничко возило је затечено са леве стране колосека, гледано у смеру вожње воза, односно у смеру растуће стационаже пруге, у положају паралелном са колосеком, односно возом (види слику 4.1.1.2.).



Слика 4.1.1.1: Изглед воза број 45403 након озбиљне несреће
(поглед у смеру супротном од смера кретања воза)



Слика 4.1.1.2: Изглед воза број 45403 и друмског путничког возила након озбиљне несреће
(поглед у смеру кретања воза)

У овој озбиљној несрећи, 2 (два) лица су усмрћена и 2 (два) лица су теже повређена. Усмрћена и повређена лица су се налазила у друмском путничком возилу.

Због ове озбиљне несреће на лице места су изашли су припадници Службе хитне медицинске помоћи Дома здравља Шабац, припадници МУП РС, Дирекције полиције, ПУ у Шапцу, Саобраћајне полицијске испоставе Шабац и припадници ОЈТ у Шапцу.



У овој озбиљној несрећи није било оштећења на железничким возилима и инфраструктури.

Због ове озбиљне несреће, прекид саобраћаја између укрснице Штитар и станице Петловача је трајао до 25.07.2020. године у 16:30.

Категорија: Озбиљна несрећа

Усмрћени и повређени: 2 усмрћена лица, 2 теже повређена лица
(усмрћена и повређена лица су се налазила у друмском путничком возилу)

Материјална штета: Нема

4.1.2. Узроци озбиљне несреће утврђени истрагом

Директан и непосредан узрок настанка озбиљне несреће је тај што се друмско путничко возило нашло на колосеку непосредно пре наилаaska воза број 45403, чиме је створена опасна ситуација везана за настанак ове озбиљне несреће.

Директан узрок озбиљне несреће је непридржавање одредби из чланова 100. и 132. Закона о безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник РС“ број 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - одлука УС, 55/2014, 96/2015 - др. закон, 9/2016 - одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон, 87/2018 и 23/2019) од стране возача друмског путничког возила.

Чињеница да прописана зона потребне прегледности и потребна прегледност нису биле обезбеђене, ни на који начин не умањује обавезу возача друмског путничког возила, јер је он био дужан да поштује саобраћајне знаке I-33: „Укрштање пута са железничком пругом без браника или полубраника“, I-35: „Приближавање месту укрштања пута и железничке пруге“, I-34: „Андрејин крст“ и II-2: „Обавезно заустављање“, да прилагоди брзину кретања друмског возила, стане испред путног прелаза и да се увери да ли воз наилази. У случају да је возач друмског путничког возила поступио на овај начин имао је могућност да угледа воз који се приближава.

Чињеница да на предметном путном прелазу нису обезбеђене ни зона потребне прегледности ни потребна прегледност (имајући у виду растиње у пружном појасу које се налази у зони потребне прегледности и то у делу зоне потребне прегледности која обухвата пружни појас и у делу зоне потребне прегледности која не обухвата пружни појас), могла је да допринесе да возач друмског путничког возила приближавајући се путном прелазу благовремено не уочи воз. Зона потребне прегледности и потребна прегледност нису биле одржаване и обезбеђене од стране управљача железничке инфраструктуре и управљача пута, што је у супротности са чланом 56. Закона о железници („Службени гласник РС“ број 41/2018) и чланом 38. Закона о путевима („Службени гласник РС“, број 41/2018 и 95/2018 - др. закон).

У члану 69. Закона о железници („Службени гласник РС“ број 41/2018) дефинисано је да управљач железничке инфраструктуре одржава део путног прелаза, док остале делове пута са обе стране путног правца, укључујући зону потребне прегледности ван ширине путног прелаза, одржава управљач путне инфраструктуре на начин који омогућава безбедан и несметан железнички саобраћај. Према члану 69. Закона о железници („Службени гласник РС“ број 41/2018) узето је у обзир само одржавање ширине путног прелаза од 3 m од осе колосека (ширина путног прелаза је дефинисана у



члану 2, став 1, тачка 54) а пружни појас је дефинисан у члану 2, став 1, тачка 52) Закона о железници („Службени гласник РС“ број 41/2018)), а не одржавање дела зоне потребне прегледности поред укрштања пута и пруге у зони пружног појаса ширине од 6 до 8 *m* од осе колосека, који управљач железничке инфраструктуре има обавезу да одржава у складу са чланом 56. Закона о железници („Службени гласник РС“ број 41/2018). Констатује се неусаглашеност чланова 56. и 69. Закона о железници („Службени гласник РС“ број 41/2018) у смислу обавеза управљача железничке инфраструктуре. Такође, у члану 69. Закона о железници („Службени гласник РС“ број 41/2018) није јасно дефинисана обавеза управљача железничке инфраструктуре и управљача пута у смислу одржавања зоне потребне прегледности (део зоне потребне прегледности која обухвата пружни појас и део зоне потребне прегледности која не обухвата пружни појас).

У Закону о путевима („Службени гласник РС“, број 41/2018 и 95/2018 - др. закон) у члану 68. дефинисано је само одржавање - уређивање зелених површина (кошење траве, крчење шибља и сечење дрвећа) у путном земљишту. У члану 68. није дефинисано одржавање - уређивање зелених површина (кошење траве, крчење шибља и сечење дрвећа) у зони потребне прегледности на местима укрштања железничке пруге и пута. Дефинисано је само одржавање - уређивање зелених површина (кошење траве, крчење шибља и сечење дрвећа) у путном земљишту, које је дефинисано за подручје ван насеља у ширини од 1 *m* поред пута, што не обухвата зону потребне прегледности на местима укрштања железничке пруге и пута. У члану 38. Закона о путевима („Службени гласник РС“, број 41/2018 и 95/2018 - др. закон) дефинисана је обавеза обезбеђења зоне потребне прегледности у складу са прописима. Констатује се неусаглашеност чланова 38. и 68. Закона о путевима („Службени гласник РС“, број 41/2018 и 95/2018 - др. закон) у смислу обезбеђења зоне потребне прегледности од стране управљача пута.

Наведена непрецизност у јасној расподели одговорности за одржавање зоне потребне прегледности је могла да утиче на то да зона потребне прегледности на овом путном прелазу није била обезбеђена, што је могло да допринесе да возач друмског путничког возила приближавајући се путном прелазу благовремено не уочи воз.

4.1.3. Додатне примедбе о недостацима и манама утврђеним током истраге, али без значаја за закључке о узроцима

Према одредбама члана 153. став 2 Закона о безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник РС“ број 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - одлука УС, 55/2014, 96/2015 - др. закон, 9/2016 - одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон и 87/2018), на прелазу пута са савременим коловозним застором (асфалт, бетон, коцка и сл.) преко железничке пруге морају се поставити семафори којима се најављује приближавање воза. У предметном случају, пут је био са асфалтним коловозним застором, а на прелазу предметног пута преко железничке пруге нису били постављени семафори којима се најављује приближавање воза.

Одредба наведена у члану 153. став 2 Закона о безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник РС“ број 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - одлука УС, 55/2014, 96/2015 - др. закон, 9/2016 - одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон и 87/2018), не постоји у Закону о безбедности у железничком саобраћају („Службени гласник РС“, број 41/2018) и Правилнику о начину укрштања железничке пруге и пута, пешачке или бицикличке стазе, месту на којем се може извести укрштање и мерама за осигурање безбедног саобраћаја („Службени гласник РС“ број 89/2016). Чланом 97. став 1. Закона



о безбедности у железничком саобраћају („Службени гласник РС”, број 41/2018) предвиђено је да услови за укрштање железничке пруге и пута, у погледу места на којем се може извести укрштање и мере за безбедно одвијање саобраћаја на путним прелазима зависе од густине саобраћаја, прегледности железничке пруге, брзине возње на прузи и путу и од месних услова.

Одредбама из чланова 10. и 11. Правилника о начину укрштања железничке пруге и пута, пешачке или бицикличке стазе, месту на којем се може извести укрштање и мерама за осигурање безбедног саобраћаја („Службени гласник РС” број 89/2016), дефинисано је да мере за осигурање безбедног саобраћаја на путним прелазима зависе од густине саобраћаја, прегледности железничке пруге, брзине возње на прузи и путу и од месних услова у складу са законом којим се уређује безбедност и интероперабилност железнице и да се саобраћајним знацима на путу и зоном потребне прегледности врши обезбеђење саобраћаја на месту укрштања железничке пруге и пута у нивоу колосека, ако је највећа допуштена брзина на прузи до 100 km/h и уколико се обезбеђење саобраћаја на путном прелазу не врши: светлосним саобраћајним знацима и саобраћајним знацима на путу; аутоматским полубраницима са светлосним саобраћајним знацима и саобраћајним знацима на путу или браницима и саобраћајним знацима на путу. Овим правилником није прописана обавеза постављања семафора којима се најављује приближавање воза у зависности од врсте коловозног застора.

У Правилнику о начину укрштања железничке пруге и пута, пешачке или бицикличке стазе, месту на којем се може извести укрштање и мерама за осигурање безбедног саобраћаја („Службени гласник РС” број 89/2016), одредбе везане за тачку Б из члана 14. (тачка испред саобраћајног знака који означава место на коме пут прелази преко железничке пруге) и члана 15. (место пута где почиње зона потребне прегледности) нису у сагласности једна са другом и са садржајем Прилога 6 истог Правилника. На цртежу у Прилогу 6 тачка Б је означена поред саобраћајног знака који означава место преласка пута преко железничке пруге (саобраћајни знак: I-34: „Андрејин крст“) и саобраћајног знака: II-2: „Обавезно заустављање“, док се у тексту испод цртежа у Прилогу 6 наводи да се тачка Б налази на дужини зауставног пута друмског возила испред саобраћајног знака који означава место преласка пута преко железничке пруге (саобраћајни знак: I-34: „Андрејин крст“).

У Правилнику о начину укрштања железничке пруге и пута, пешачке или бицикличке стазе, месту на којем се може извести укрштање и мерама за осигурање безбедног саобраћаја („Службени гласник РС” број 89/2016), дата је формула и прецизно је објашњена методологија израчунавања вредности (дужине) потребне прегледности (L_{PPP}), али није објашњена методологија за одређивање (израчунавање) елемената зоне потребне прегледности датих у Прилогу 9 (d_{pz} - дужина заустављања друмског возила и $S_{pžv}$ - дужина приближавања железничког возила).

За саобраћајни знак II-2: „Обавезно заустављање“ у члану 33. став 1. под 2) Правилника о саобраћајној сигнализацији („Службени гласник РС”, број 85/17, који је важио у време настанка предметне озбиљне несреће) дефинисано је да се поставља у непосредној близини раскрснице, по могућству на месту прегледности, на коме се возило обавезно зауставља да би уступило пролаз другим возилима која се крећу путем на који наилази. Према члану 25. став 1 под 2) истог Правилника, саобраћајни знак II-2: „Обавезно заустављање”, означава наредбу возачу да мора да заустави возило и уступи првенство пролаза возилима која се крећу путем на који наилази.

На предметном путном прелазу саобраћајни знак II-2: „Обавезно заустављање“



постављен је испред прелаза пута преко пруге у нивоу на истом носачу са саобраћајним знаком I-34: „Андрејин крст“ (на месту иза кога у непосредној близини не постоји раскрсница). Овакво постављање наведеног саобраћајног знака није у складу са одредбом члана 33. став 1. под 2) Правилника о саобраћајној сигнализацији („Службени гласник РС”, број 85/17, који је важио у време настанка предметне озбиљне несреће).

Потпуно уважавајући одредбе члана 100. и члана 132. став 4. Закона о безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник РС“ број 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - одлука УС, 55/2014, 96/2015 - др. закон, 9/2016 - одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон, 87/2018 и 23/2019) и члана 17, члана 18. став 1 под 28), 29) и 30) и члана 23. став 1. под 5), 6) и 7) Правилника о саобраћајној сигнализацији („Службени гласник РС“ број 85/17) сматрамо да би на прелазима пута преко пруге у нивоу, поред постављања знакова опасности, постављање саобраћајног знака II-2: „Обавезно заустављање” (који спада у знакове изричитих наредби којима се учесницима у саобраћају на путу стављају до знања забране, ограничења и обавезе), позитивно утицало на безбедност оба вида саобраћаја (железничког и друмског).

4.1.4. Издате безбедносне препоруке

Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре се издају БП_01/21, БП_02/21, БП_03/21, БП_04/21, БП_05/21, БП_06/21, БП_07/21 и БП_08/21:

БП_01/21 Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре да у Закону о железници („Службени гласник РС“ број 41/2018) усклади одредбе члана 69. са одредбама члана 56. у смислу обавезе управљача железничке инфраструктуре у погледу одржавања зоне потребне прегледности на местима укрштања железничке пруге и пута у смислу дефинисања удаљености од осе колосека (пружни појас) на којој управљач инфраструктуре има обавезу уклањања растиња.

БП_02/21 Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре да у Закону о железници („Службени гласник РС“ број 41/2018) у члану 69. јасно дефинише обавезе управљача железничке инфраструктуре и управљача пута у смислу одржавања зоне потребне прегледности (део зоне потребне прегледности која обухвата пружни појас и део зоне потребне прегледности која не обухвата пружни појас).

БП_03/21 Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре да у Закону о путевима („Службени гласник РС“, број 41/2018 и 95/2018 - др. закон) у члану 68. дефинише (допуни) одржавање - уређивање зелених површина (кошење траве, крчење шибља и сечење дрвећа) у зони потребне прегледности на местима укрштања железничке пруге и пута у складу са чланом 38. у коме је дефинисана обавеза обезбеђења зоне потребне прегледности у складу са прописима.



БП_04/21 Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре да у Правилнику о начину укрштања железничке пруге и пута, пешачке или бициклическе стазе, месту на којем се може извести укрштање и мерама за осигурање безбедног саобраћаја („Службени гласник РС“ број 89/2016), дефинише методологију (начин) за одређивање (израчунавање) елемената зоне потребне прегледности датих у Прилогу 9 (d_{pz} - дужина заустављања друмског возила и $S_{pžv}$ - дужина приближавања железничког возила).

БП_05/21 Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре да у Правилнику о начину укрштања железничке пруге и пута, пешачке или бициклическе стазе, месту на којем се може извести укрштање и мерама за осигурање безбедног саобраћаја („Службени гласник РС“ број 89/2016), дефинише поступак у случају када постоји потребна прегледност према дефиницији из члана 2. став 1. под 12) овог Правилника а није могуће обезбедити зону потребне прегледности. При овоме посебно треба имати у виду да се постављањем саобраћајног знака II-2: „Обавезно заустављање“ уз обезбеђење потребне прегледности, омогућава безбедан прелазак друмских возила преко прелаза.

БП_06/21 Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре да у члану 14. Правилника о начину укрштања железничке пруге и пута, пешачке или бициклическе стазе, месту на којем се може извести укрштање и мерама за осигурање безбедног саобраћаја („Службени гласник РС“ број 89/2016) изврши исправке у изразу:

$$t_v = \frac{m + n + d + s}{V_p} \cdot 3,6 \text{ [s]}$$

тако да испред s стоји знак „-“, а не знак „+“.

БП_07/21 Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре да у Правилнику о начину укрштања железничке пруге и пута, пешачке или бициклическе стазе, месту на којем се може извести укрштање и мерама за осигурање безбедног саобраћаја („Службени гласник РС“ број 89/2016) усклади опис положаја тачке Б дат у члану 14, члану 15. и Прилогу 6.

БП_08/21 Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре да размотри могућност да у Закону о безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник РС“ број 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - одлука УС, 55/2014, 96/2015 - др. закон, 9/2016 - одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон и 87/2018) члан 153 став 2 преформулише и усклади са чланом 97. став 1. Закона о безбедности железничког саобраћаја („Службени гласник РС“ број 41/2018) у смислу прецизнијих одредби уградње семафора.



Дирекцији за железнице се издају БП_09/21, БП_10/21 и БП_11/21:

БП_09/21 „ИЖС“ а.д. да за предметни путни прелаз размотри промену нивоа осигурања (увођење активне сигнализације), или проблем реши на неки други начин. С обзиром на постојање грађевинских објеката у близини путног прелаза и кривине на прузи није обезбеђена зона потребне прегледности, а због обилне вегетације у инфраструктурном појасу а самим тим и у пружном појасу није обезбеђена ни потребна прегледност. Такође чињеница је да предметни путни прелаз представља укрштање регионалне пруге и државног пута ПА реда.

БП_10/21 „ИЖС“ а.д. да уради стручно утемељену процену ризика на путним прелазима. Имајући у виду да су несреће на путним прелазима (посматрајући сваки прелаз засебно) ретки догађаји, не може се процена ризика вршити само на основу броја несрећа које су се десиле на појединим путним прелазима. Процена ризика се, као мера предострожности, треба вршити скупно за све путне прелазе сходно свим релевантним параметрима без обзира да ли су се на њима догађале несреће или не.

БП_11/21 „ИЖС“ а.д. да уради акт „Програм решавања путних прелаза“ према претходно урађеној процени ризика на путним прелазима, у циљу предузимања одговарајућих активности како би се подигао ниво безбедности саобраћаја.

4.2. Исклизнуће воза број 45022

4.2.1. Кратак опис озбиљне несреће

Дана 28.11.2020. године у 19:27 на магистралној прузи 102: Београд Центар - Распутница „Г“ - Раковица - Младеновац - Лапово - Ниш - Прешево - државна граница - (Табановце), током вожње у смеру од станице Јагодина ка станици Багрдан, на отвореној прузи у *km* 123+670 дошло је до исклизнућа воза број 45022 (железнички превозник „Србија Карго“ а.д.) са укупно осам кола серије Z. Из састава воза, гледано од возне локомотиве, 193-916, исклизла су: пета кола серије *Zacs-z* број 33 72 7867 810-3 са две осовине другог обртног постоља (остала су на својим точковима у зони колосека), седма кола серије *Zacs-z* број 33 72 7865 013-8 са свим осовинама (преврнула се на бок на леву страну, гледано у смеру вожње воза), осма кола серије *Zacs-z* број 33 72 7867 853-3 са свим осовинама (преврнула се на бок на леву страну, гледано у смеру вожње воза), девета кола серије *Zacs-z* број 33 72 7867 846-7 са свим осовинама (преврнула се на бок на десну страну, гледано у смеру вожње воза), десета кола серије *Zacs-z* број 33 72 7865 005-4 са свим осовинама (остала усправна, на својим точковима, у зони колосека, заротирана за око 30° у леву страну у односу на подужну осу колосека, гледано у смеру вожње воза), једанаеста кола серије *Zacs-z* број 33 72 7865 009-6 са свим осовинама (нагнула се на леву страну за око 50° у односу на вертикалну осу колосека и заротирана за око 20° у десну страну у односу на подужну осу колосека, гледано у смеру вожње воза), дванаеста

кола серије *Zacs-z* број 33 72 7865 010-4 са свим осовинама (нагнула се на леву страну за око 40° у односу на вертикалну осу колосека и заротирана за око 20° у леву страну у односу на подужну осу колосека, гледано у смеру вожње воза) и тринаеста кола серије *Zacs-z* број 33 87 7868 736-2 са две осовине другог обртног постоља (остала су на својим точковима у зони колосека).

Након исклизнућа, воз је прешао још приближно 110 *m* након чега се зауставио (тачно растојање није било могуће утврдити из разлога значајних оштећења на пруги и железничким возилима).

На железничкој инфраструктури и железничким возилима постоји материјална штета. У овој озбиљној несрећи није било повређених и усмрћених.

Изглед места несреће (места исклизнућа) приказан је на слици број 4.2.1.1.



Слика 4.2.1.1: Изглед места несреће (места исклизнућа)

Због насталог цурења сумпорне киселине (материја која приликом неконтролисаног ослобађања може да угрози здравље људи и опасна је по животну средину), на лице места су, по позиву, изашли припадници полиције и ватрогасно спасилачке бригаде.

Из разлога што у овој несрећи није било усмрћених и повређених лица, није било потребе за ангажовањем службе хитне медицинске помоћи.

Санирање последица насталих у овој несрећи извршено је ангажовањем стручних служби и ресурса „ИЖС“ а.д. и „Србија Карго“ а.д. уз асистенцију припадника ватрогасно спасилачке службе.

Због ове несреће на лице места су изашли припадници МУП РС, Дирекције полиције, ПУ Јагодина, Одељења саобраћајне полиције Јагодина, Саобраћајно полицијске испоставе на државном путу IА реда, припадници МУП РС, Сектора за



ванредне ситуације, Одељења за ванредне ситуације у Јагодини и припадници МУП РС, Дирекције полиције, ПУ Јагодина, Одељења криминалистичке полиције, Одсека за привредни криминал.

Због ове несреће, прекид железничког саобраћаја између станица Багрдан и Јагодина је трајао до 01.12.2020. године у 22:00 када је пруга отворена за саобраћај возова (за саобраћај је отворен десни колосек двоколосечне пруге и саобраћај између станица Багрдан и Јагодина је организован једноколосечно, по десном колосеку).

Радови на санацији и оспособљавању левог колосека за саобраћај завршени су 31.01.2021. године у 16:00, када је леви колосек двоколосечне пруге између станица Багрдан и Јагодина отворен за саобраћај возова уз увођење лагане вожње са 20 km/h од km 123+450 до km 123+800.

Категорија: Несрећа

Усмрћени и повређени: Нема

Материјална штета: Постоји на инфраструктури, железничким возилима и роби

У овој несрећи услед цурења из преврнутих и оштећених кола цистерни, дошло је до губитка дела робе (сумпорне киселине). До губитка дела робе је дошло према следећем:

из кола број	33 72 7867 810-3	недостаје	2,16 t	у вредности од	16,20 EUR
из кола број	31 72 7865 013-8	недостаје	2,04 t	у вредности од	15,30 EUR
из кола број	33 72 7867 853-3	недостаје	5,28 t	у вредности од	39,60 EUR
из кола број	33 72 7867 846-7	недостаје	28,00 t	у вредности од	210,00 EUR
из кола број	31 72 7865 005-4	недостаје	2,09 t	у вредности од	15,67 EUR
из кола број	31 72 7865 009-6	недостаје	1,75 t	у вредности од	13,13 EUR
из кола број	31 72 7865 010-4	недостаје	51,65 t	у вредности од	387,38 EUR
из кола број	33 87 7868 736-2	недостаје	4,00 t	у вредности од	30,00 EUR

Укупно недостаје 96,97 t у вредности од 727,28 EUR

Према званичном средњем курсу Народне банке Србије на дан 28.11.2020. године, који је износио 1 EUR (Евро) = 117,5834 RSD (Динара), материјална штета настала услед губитка товара (сумпорне киселине) износи 85 516,06 динара (RSD).

Штета на железничким возилима (колима у саставу воза):	18 162 952,29	динара
Укупни трошкови дизања исклизлих кола:	16 968 002,00	динара
На пружи (горњи и доњи stroj):	6 498 932,00	динара
На постројењима КМ:	1 968 872,00	динара
Укупна директна материјална штета:	43 598 758,29	динара



Штета је исказана у званичној валути РС (Динар - RSD).

Према званичном средњем курсу Народне банке Србије на дан 28.11.2020. године, који је износио 1 EUR (Евро) = 117,5834 RSD (Динара), укупна материјална штета настала у предметној несрећи износи 370 790,08 евра (EUR).

4.2.2. Узроци озбиљне несреће утврђени истрагом

На основу чињеница и доказа утврђених током увиђаја несреће од стране Радне групе ЦИНС и достављених података, вероватан директни и непосредни узрок несреће је раскинуће колосека који није одржаван у складу са члановима 74. и 76. Правилника о техничким условима и одржавању горњег строја железничких пруга („Службени гласник РС“ број 39/16 и 74/16). Узимајући у обзир расположиве чињенице о стању колосека, записе са мерних вожњи, о деловању хоризонталних подужних сила у правцу осе колосека које утичу на тенденцију померања шина, као и чињенице да је температура шине у тренутку настанка несреће највероватније изазвала напоне затезања у шинама ($t_{vazduha} = -0,4^{\circ}\text{C} \approx t_{\text{šine}} < t_p$) и да је услед кочења воза дошло до настанка додатних напона затезања у шинама, вероватно је да је при проласку воза до раскинућа колосека дошло због прснућа спојних вијака у изолованом саставу на левој шини у $km\ 123+660,80$ у смеру растуће стационаже односно десној шини у смеру кретања воза број 45022 и прснућа десне шине у $km\ 123+660,20$ у смеру растуће стационаже односно леве шине у смеру кретања воза број 45022.

Одржавање пруге на посматраној деоници није вршено у складу са Правилником о техничким условима и одржавању горњег строја железничких пруга („Службени гласник РС“ број 39/16 и 74/16) имајући у виду године последњих ремонта пруге као и недовољан број извршилаца, механизације и алата.

4.2.3. Додатне примедбе о недостацима и манама утврђеним током истраге, али без значаја за закључке о узроцима

На поклопцима за пуњење и пражњење преврнутих кола број 31 72 7865 013-8, 33 72 7867 853-3 и 31 72 7865 010-4 су недостајали један односно по два вијка од четири, што је допринело већем цурењу сумпорне киселине након несреће.

Предње обртно постоље деветих кола број 33 72 7867 846-7 се приликом исклизнућа одвојило од колског сандука услед пуцања причврсних вијака и причврсне плоче горњег дела обртне шоље. Лом је настао као последица исклизнућа и превртања али се том приликом показало да је на том возилу већ постојао лом дела горње обртне шоље и једног вијка, који није утврђен током редовног одржавања.

Приликом прегледа кола на лицу места уочено је да на појединим одбојницима траг на мазиву указује на недовољан ход, што би могло да допринесе повећању последица несреће. Код одвојених обртних постоља је уочено да хабајући делови поклизника излазе из експлоатационих толеранција. Такође, пластични умети обртних шоља појединих возила су били прекомерно похабани, што у експлоатацији изазива повећање момента закретања обртног постоља у односу на колски сандук приликом проласка кроз кривине и смањења сигурности од исклизнућа.

На првим колима у возу број 33 87 7864 174-0 пронађена је покидана жица којом је претходно пребацивач режима кочења G-P био фиксиран у P положају што је само по



себи техничка неисправност, која захтева тренутно олистивање и искључивање кола из саобраћаја.

Правилником о изменама и допунама Правилника о техничким условима и одржавању горњег строја железничких пруга („Службени гласник РС“, број 74/16), измењен је члан 8. Правилника о техничким условима и одржавању горњег строја железничких пруга („Службени гласник РС“, број 36/16), тако да у члану 8. Правилника о техничким условима и одржавању горњег строја железничких пруга („Службени гласник РС“, број 36/16 и 74/16) више не постоји одредба следеће садржине: „Наизменично (мешовито) уграђивање дрвених и бетонских прагова није дозвољено“, из чега се недвосмислено може закључити да је наизменично (мешовито) уграђивање дрвених и бетонских прагова дозвољено. Узимајући у обзир одредбе осталих ставова из члана 8. Правилника о техничким условима и одржавању горњег строја железничких пруга („Службени гласник РС“, број 36/16 и 74/16) и различитост у техничким карактеристикама између дрвених и бетонских прагова, мишљења смо да не би требало у колосек наизменично (мешовито) уграђивати дрвене и бетонске прагове. Такође, након спроведених измена, у члану 8. наведеног правилника, постоје два става сличне садржине (став 12. и став 13.).

4.2.4. Издате безбедносне препоруке

Дирекцији за железнице се издају БП_12/21, БП_13/21, БП_14/21, БП_15/21, БП_16/21, БП_17/21, БП_18/21, БП_19/21, БП_20/21 и БП_21/21:

БП_12/21 Дирекција за железнице, да размотри оправданост укидања става 9. члана 8. Правилника о техничким условима и одржавању горњег строја железничких пруга („Службени гласник РС“, број 36/16), који гласи: „Наизменично (мешовито) уграђивање дрвених и бетонских прагова није дозвољено“ и оправданост да кроз наредне измене и допуне поново у члан 8. Правилника о техничким условима и одржавању горњег строја железничких пруга („Службени гласник РС“, број 36/16 и 74/16) врати наведени став.

БП_13/21 „ИЖС“ а.д, да с обзиром на неадекватно одржавање и стање колосека, прагова и причврсног прибора и недовољан број извршилаца на одржавању из грађевинске делатности, уради процену ризика саобраћаја возова на магистралној прузи 102: Београд Центар - Распутница „Г” - Раковица - Младеновац - Лапово - Ниш - Прешево - државна граница - (Табановце), леви колосек, од станице Марковац (искључиво) *km* 101+057 до станице Јагодина (укључиво) *km* 136+000 и предузме мере за свођење ризика на прихватљив ниво.

БП_14/21 „ИЖС“ а.д, да у Правилнику о организацији и систематизацији послова Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије“ Београд, размотри адекватност постојећих и сагледа могућност да предвиди одговарајући број извршилаца у грађевинској делатности како на деоници пруге на којој се догодила несрећа тако и на целокупној мрежи у циљу безбедног одвијања железничког саобраћаја. У складу са одговарајућим бројем извршилаца да планира



набавку потребне механизације и алата а све у циљу безбедног одвијања железничког саобраћаја.

БП_15/21 *Elixir Zorka Mineralna đubriva d.o.o. Šabac*, да успостави процедуре одржавања са списком упутстава која морају бити саставни део досијеа о одржавању са детаљним списком обима радова у редовним оправкама кола цистерни за превоз сумпорне киселине.

БП_16/21 *Elixir Zorka Mineralna đubriva d.o.o. Šabac*, да успостави процедуре одржавања, у складу са захтевима Правилника о одржавању железничких возила („Службени гласник РС“ број 144/2020), где се одржавање обртних постоља мора обављати према упутству произвођача, па и процедуре морају бити са тим упутством усклађене, с обзиром да кола са истрошеним умецима обртне шоље и поклизника представљају знатан ризик за исклизнуће у кривинама и у којима ће бити дефинисано документовање карактеристика одбојника после оправке и поређење са карактеристиком коју је дао произвођач, односно за новија и реконструисана кола у складу са захтеваном карактеристиком према EN 15551 за одговарајућу врсту одбојника.

БП_17/21 *Elixir Group d.o.o. Šabac*, као ималац за чије потребе се обавља превоз потребно је да обезбеди процедуре за исправно затварање поклопаца цистерни у складу са упутством произвођача које укључују: проверу чистоће и равности належућих површина, коришћење неоштећених прописаних заптивки, затварање отвора са пројектованим бројем вијака момент кључем са моментом који је прописао произвођач. Уколико тај податак од произвођача није познат, момент притезања се мора прописати према општим техничким нормама за судове под притиском.

БП_18/21 *Elixir Group d.o.o. Šabac*, као ималац за чије потребе се обавља превоз треба да захтева да на свим утоварним и истоварним местима особље буде обучено за правилно затварање поклопаца и да га спроводи према усвојеној процедури.

БП_19/21 *Elixir Group d.o.o. Šabac*, да као ималац кола која нису имала појединачне дозволе, у својим актима пропише проверу постојања појединачне дозволе за коришћење, пре него што почне да користи кола и да о томе спроведе додатну обуку свог особља.

БП_20/21 „Србија Карго“ а.д, да изврши подучавање особља да на пријемним пунктовима спроведе меру, да уколико је визуелним прегледом могуће установити недостатак вијака на поклопцима цистерне, да се одбије превоз непрописно затворених цистерни.

БП_21/21 „Србија Карго“ а.д, да изврши подучавање особља да се кола због недостатака (код једне цистерне је утврђено да је неисправан мењач G-P код кога се



ручица могла окретати без отпора и без аретације у крајњим положајима и наведени мењач је био фиксиран жицом у положају *P*) морају олистати и упутити на оправку.

Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре се издају БП_22/21, БП_23/21 и БП_24/21:

БП_22/21 Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Сектор за инспекцијски надзор, Одсек за инспекцијске послове железничког саобраћаја, да изврши ванредну проверу стања железничке инфраструктуре на магистралној прузи 102: Београд Центар - Распутница „Г” - Раковица - Младеновац - Лапово - Ниш - Прешево - државна граница - (Табановце), леви колосек, од станице Марковац (искључиво) *km* 101+057 до станице Јагодина (укључиво) *km* 136+000 и предузме мере из своје надлежности.

БП_23/21 Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Сектор за инспекцијски надзор, Одсек за инспекцијске послове железничког саобраћаја, да изврши ванредан преглед над *Elixir Group d.o.o. Šabac* које је користило железничка возила која немају дозволу за тип и без појединачне дозволе за коришћење и предузме мере из своје надлежности.

БП_24/21 Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Сектор за железнице и интермодални транспорт, да размотри могуће измене у постојећој законској регулативи како би се олакшао поступак издавања дозвола за тип и дозвола за коришћење само за постојећа возила у дугогодишњој експлоатацији у РС за која, због важеће законске регулативе не могу бити издате дозволе од стране Дирекције за железнице.

***Autorité française de sécurité ferroviaire* се издаје БП_25/21:**

БП_25/21 *Atir-Rail SA*, да у процедурама одржавања пропишу контролу стања и истрошености хабајућих уметака обртних шоља и поклизника као и других елемената који између две оправке могу достићи граничне мере и дефинише документовање карактеристика одбојника после оправке и поређење са карактеристиком коју је дао произвођач.

4.3. На путном прелазу, налет воза број 6431 на друмско путничко возило

4.3.1. Кратак опис озбиљне несреће

Дана 02.12.2020. године у 08:15 на магистралној прузи 110: Суботица - Богојево - државна граница - (*Erdut*), на путном прелазу у нивоу у *km* 102+890, осигураном аутоматским полубраницима са светлосним саобраћајним знацима и саобраћајним знацима

на путу, дошло је до налета воза број 6431 (железнички превозник „Србија Воз“ а.д.) на друмско путничко возило марке *Volkswagen Golf*, регистарских ознака *KI-045-DK*.

Путни прелаз се налази на подручју града Суботице, у насељу Бајмок, на магистралној прузи 110: Суботица - Богојево - државна граница - (*Erdut*). Осигуран је аутоматским уређајем на путним прелазима. У време настанка ове озбиљне несреће, аутоматски уређај на путном прелазу није био у функцији (полубраници су били подигнути и семафори којима се регулише прелаз пута преко железничке пруге у истом нивоу су били угашени).

Друмско путничко возило, марке *Volkswagen Golf* регистарских ознака *KI-045-DK*, кретало се државним путем 1 Б реда број 12: Суботица - Сомбор - Озаци - Бачка Паланка - Нови Сад - Зрењанин - Житиште - Нова Црња - државна граница са Румунијом (гранични прелаз Српска Црња) из смера Сомбора ка Бајмоку. Наиласком на путни прелаз у нивоу у *km 102+890*, чији је аутоматски уређај био у квару и чији су полубраници били подигнути, друмско путничко возило се није зауставило испред путног прелаза, већ је наставило вожњу и на подручју путног прелаза ушло у профил колосека непосредно пре наиласка воза број 6431.

Воз број 6431 се кретао из смера станице Бајмок у смеру ка станици Алекса Шантић. Воз број 6431 је сачињавао ДМВ 711-033/034. У ДМВ 711-033/034, поред машиновође, налазила су се и два кондуктера, сви запослени код железничког превозника „Србија Воз“ а.д. Наиласком на путни прелаз у *km 102+890*, дошло је до налета воза број 6431 на друмско путничко возило које је непосредно пре наиласка воза ушло у профил колосека. До налета је дошло тако што је десни део чела ДМВ 711-034 (предњи десни одбојник) ударио у предњи и средњи леви део бока друмског путничког возила (гледано у смеру вожње воза број 6431, односно друмског путничког возила).

Након налета, воз број 6431 је наставио даље кретање у дужини од 165 *m*, након чега се зауставио. Од силине удара друмско путничко возило се подвукло под чело (управљачницу) ДМВ 711-034 односно остало заглављено на делу између одбојника ДМВ 711-034 и колосека. Том приликом, цео предњи део друмског путничког возила је значајно оштећен (слике 4.3.1.1. и 4.3.1.2.).



Слика 4.3.1.1: Изглед ДМВ 711-033/034 и друмског путничког возила након озбиљне несреће (поглед са слободног простора између пруге и пута, извор: „ИЖС“ а.д.)



Слика 4.3.1.2: Изглед друмског путничког возила након озбиљне несреће (поглед са пруге, у смеру супротном од смера кретања воза, извор: „ИЖС“ а.д.)

У овој озбиљној несрећи, једно лице је усмрћено (лице које се налазило на месту возача у друмском путничком возилу). У овој озбиљној несрећи није било оштећења на инфраструктури док је на железничком возилу дошло до настанка материјалне штете.

Због ове озбиљне несреће на лице места су изашли припадници МУП РС, ПУ у Суботици, Одељења саобраћајне полиције у Суботици, Саобраћајно полицијске испоставе у Суботици, припадници МУП РС, Сектора за ванредне ситуације, Одељења за ванредне ситуације у Суботици, Ватрогасно-спасилачког батаљона Суботица, припадници Добровољног ватрогасног друштва Бајмок, представници ОЈТ Суботица и припадници Службе хитне медицинске помоћи Дома здравља Суботица.

Због ове озбиљне несреће, прекид саобраћаја између станица Бајмок и Сомбор. је трајао до 02.12.2020. године у 13:07, када је успостављен редован саобраћај возова.

Категорија: Озбиљна несрећа

Усмрћени и повређени: 1 усмрћено лице (усмрћено лице се налазило у друмском путничком возилу)

Материјална штета: Постоји на железничким возилима

На ДМВ 711-033/034: 1 148 100,00 динара

Укупна директна материјална штета: 1 148 100,00 динара

Штета је исказана у званичној валути РС (Динар - *RSD*).

Према званичном средњем курсу Народне банке Србије на дан 02.12.2020. године, који је износио 1 *EUR* (Евро) = 117,5725 *RSD* (Динара), укупна директна материјална штета настала у предметној озбиљној несрећи износи 9 765,04 *EUR* (Евра).



4.3.2. Узроци озбиљне несреће утврђени истрагом

Директан узрок настанка предметне озбиљне несреће је тај што се наиласком на путни прелаз у нивоу у *km* 102+890, чији је аутоматски уређај био у квару, воз број 6431 није зауставио испред путног прелаза, у складу са сигналним знаком 55: „Уређај на путном прелазу у квару” који је показивао контролни сигнал *KS* 2, што је у супротности са одредбама члана 63. тачке 5. Правилника 2, Саобраћајни Правилник („Службени гласник ЗЈЖ“ број 3/94, 4/94, 5/94, 4/96 и 6/03), а друмско путничко возило се нашло на колосеку непосредно пре наиласка воза, чиме је створена опасна ситуација везана за настанак ове озбиљне несреће. Имајући у виду да су полубраници били подигнути и да семафор није најављивао наилазак воза, друмско путничко возило се није зауставило испред путног прелаза, већ је наставило вожњу и на подручју путног прелаза ушло у профил колосека непосредно пре наиласка воза број 6431.

Сходно члану 63. тачка 5. Правилника 2, Саобраћајни Правилник („Службени гласник ЗЈЖ“ број 3/94, 4/94, 5/94, 4/96 и 6/03), машиновођа воза број 6431 је био дужан да заустави воз испред предметног путног прелаза који је био у квару, да пропусти сва друмска возила и тек када се увери да у непосредној близини нема других возила и да је прелаз преко путног прелаза безбедан, да предузме активности за опрезан прелаз. Када вучно возило пређе преко прелаза, даљу вожњу сме да настави редовном брзином.

Сходно члану 160. Правилника о врстама сигнала, сигналних ознака и ознака на прузи („Службени гласник РС”, број 51/20), приликом приближавања путном прелазу, машиновођа је дужан да даје сигнални знак 67: „Пази“, а сходно члану 143. истог Правилника, машиновођа је дужан да током приближавања путном прелазу који је у квару такође даје сигнални знак 67: „Пази“. Давање овог сигналног знака на делу пруге од контролног сигнала до путног прелаза, обавештава учеснике у друмском саобраћају да се воз приближава путном прелазу. Непоступање на овај начин, могло је да допринесе настанку озбиљне несреће.

4.3.3. Додатне примедбе о недостацима и манама утврђеним током истраге, али без значаја за закључке о узроцима

На основу података достављених од „ИЖС“ а.д, дежурни механичар у деоници ОЈ за СС Суботица је радио сам у ноћној смени 01/02.12.2020. године, иако је предвиђено да у смени раде по два механичара. Како је наведено, ово је чест случај због мањка особља у деоници ОЈ за СС Суботица. Дежурни механичар је обавештен о квару на путном прелазу али није стигао да приступи отклањању, као ни отклони пријављени квар због интервенција на другим сметњама и кваровима.

Упоредивањем описа кодова догађаја који су приказани у оквиру апликације за дијагностику и описа кодова датих у прилогу 2 документације произвођача „Технички опис уређаја Сигурносни уређај путног прелаза *PZZ-EA*“, може се закључити да ови описи нису истоветни. Поред поменутих неусаглашености, може се приметити да текст није јасно преведен на српски језик уз коришћење правилне и стручне терминологије. Постоји доста оваквих примера нејасног значења појединих кодова, као и неусклађеног значења појединих кодова у апликацији за дијагностику и у документу техничког описа.

У периоду од 02.12.2019. године до 02.12.2020. године, на уређају аутоматског путног прелаза у *km* 102+890, на радном месту техничког СС диспечера у Центру ТК у Макишу (станица Београд ранжирна), евидентирано је 52 квара. За 23 евидентирана



квара није наведен јасан узрок преласка уређаја путног прелаза на стање квара, већ је приликом развођења сметње унета примедба „Ресетован уређај“. Овакво одјављивање сметњи на електронским уређајима за осигурање саобраћаја на путним прелазима који поседују дијагностику из које је једноставно утврдити узрок настанка квара је неприхватљиво и у супротности са прописаним обрасцем Бележника сметњи (V-11).

Према електронској евиденцији сметњи и кварова на СС уређајима у Центру ТК у Макишу (станица Београд ранжирна), као и евиденцији примопредаје службе дежурних СС механичара у деоници ОЈ за СС Суботица, евидентирано је да је настала сметња од 01.12.2020. године у 17:50 отклоњена 02.12.2020. године у 00:50 уз образложење „Ресетован“ док је анализа дијагностичког записа уређаја PZZ-EA утврдила да радници службе одржавања ОЈ за СС Суботица нису вршили ресетовање уређаја након настанка квара на уређају аутоматског путног прелаза у периоду од 01.12.2020. године у 17:55 часова до настанка предметне озбиљне несреће.

У члану 2, тачка 11. Правилника о начину укрштања железничке пруге и пута, пешачке или бицикличке стазе, месту на којем се може извести укрштање и мерама за осигурање безбедног саобраћаја („Службени гласник РС“ број 89/2016), наведена је дефиниција опасног подручја, док је у Прилогу 2. дефинисан простор који представља границу опасног подручја.

У Прилогу 2. Правилника о техничким условима за сигнално-сигурносне уређаје („Службени гласник РС“, број 18/2016 и 89/2016), дефинисан је простор који представља границу слободног профила на другачији начин, у односу на дефиниције из Прилога 1 и Прилога 2 Правилника о начину укрштања железничке пруге и пута, пешачке или бицикличке стазе, месту на којем се може извести укрштање и мерама за осигурање безбедног саобраћаја („Службени гласник РС“ број 89/2016). Такође, појам и границе слободног профила су дефинисани Правилником о техничким условима и одржавању горњег строја железничких пруга („Службени гласник РС“ број 39/2016 и 74/2016) на сличан начин као што је дефинисано у Прилогу 2. Правилника о техничким условима за сигнално-сигурносне уређаје („Службени гласник РС“, број 18/2016 и 89/2016). Имајући у виду да се и једна и друга формулација користе у контексту безбедног напуштања зоне путног прелаза, као и чињеницу да се у члану 14. Правилника о начину укрштања железничке пруге и пута, пешачке или бицикличке стазе, месту на којем се може извести укрштање и мерама за осигурање безбедног саобраћаја, у оквиру објашњења времена t_{pdv} , такође помиње формулација напуштање границе слободног профила, уочљива је неусаглашеност у одређивању растојања ове границе од осе колосека.

4.3.4. Издате безбедносне препоруке

Дирекцији за железнице се издају БП_26/21, БП_27/21, БП_28/21, БП_29/21, БП_30/21 и БП_31/21:

БП_26/21 „ИЖС“ а.д. да изврши ревизију техничке документације и дијагностичког софтвера за уређај путног прелаза PZZ-EA, и да размотри потребу за њиховом допуном и корекцијом у смислу правилног и јасног превода на српски језик уз коришћење прецизних и стручних термина. Овде се првенствено мисли на документацију за руковање и одржавање уређаја, како би садржај поменуте документације био јасан радницима службе одржавања.



- БП_27/21** „ИЖС“ а.д, да континуирано током редовних подучавања радника запослених на пословима редовног одржавања СС уређаја, анализира рад доступних софтверских алата за дијагностиковање рада електронских уређаја путних прелаза. Приликом ванредног одржавања уређаја електронског путног прелаза, на оним уређајима где је то применљиво, коришћењем електронских уређаја за дијагностику прецизно утврдити узрок настајања квара, и уписати га у одговарајуће евиденције које се воде у „ИЖС“ а.д.
- БП_28/21** „ИЖС“ а.д, да у Правилнику о организацији и систематизацији послова Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије“ Београд, размотри адекватност постојећих и сагледа могућност да предвиди одговарајући број извршилаца у електротехничкој делатности (радника на одржавању СС уређаја и постројења) како на деоници пруге на којој се догодила озбиљна несрећа тако и на целокупној мрежи да би се време приступања отклањању квара svelo на меру која је у складу са Правилником о одржавању сигнално-сигурносних уређаја („Службени гласник РС“, број 41/18), чиме би се минимализовало време које СС уређаји проведу у стању квара, а све у циљу безбедног одвијања железничког саобраћаја.
- БП_29/21** „ИЖС“ а.д, да спроведе активности на добијању употребне дозволе од стране Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре за путни прелаз у *km* 102+890, у складу са чланом 158. Закона о планирању и изградњи („Службени гласник РС“, број 72/2009, 81/2009 - испр, 64/2010 - одлука УС, 24/2011, 121/2012, 42/2013 - одлука УС, 50/2013 - одлука УС, 98/2013 - одлука УС, 132/2014, 145/2014, 83/2018, 31/2019, 37/2019 - др. закон, 9/2020 и 52/2021).
- БП_30/21** „Србија Воз“ а.д, да изврши ванредно подучавање особља вучних возила у погледу поступка испред путног прелаза опремљеног контролним сигнаlima, сходно члану 143, став 2. Правилника о врстама сигнала, сигналних ознака и ознака на прузи („Службени гласник РС“ број 51/20) и члану 61. тачка 12. и члану 63. тачка 5. Правилника 2, Саобраћајни Правилник („Службени гласник ЗЈЖ“ број 3/94, 4/94, 5/94, 4/96 и 6/03).
- БП_31/21** „Србија Воз“ а.д, да изврши ванредно подучавање особља вучних возила у смислу правилне примене сигналног знака б7: „Пази“, у складу са чланом 160. Правилника о врстама сигнала, сигналних ознака и ознака на прузи („Службени гласник РС“ број 51/20), у циљу правилне примене железничких прописа које за сврху има превентивно деловање ради спречавања околности које би могле да допринесу настанку нових сличних несрећа и повећања безбедности у железничком саобраћају.



Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре се издаје БП_32/21:

БП_32/21 Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре да члан 2. тачку 11. и Прилог 2 Правилника о начину укрштања железничке пруге и пута, пешачке или бицикличке стазе, месту на којем се може извести укрштање и мерама за осигурање безбедног саобраћаја („Службени гласник РС“ број 89/2016) усклади са Прилогом 2. Правилника о техничким условима за сигнално-сигурносне уређаје („Службени гласник РС“, број 18/2016 и 89/2016) у погледу дефинисања границе опасне зоне путног прелаза односно границе слободног профила.

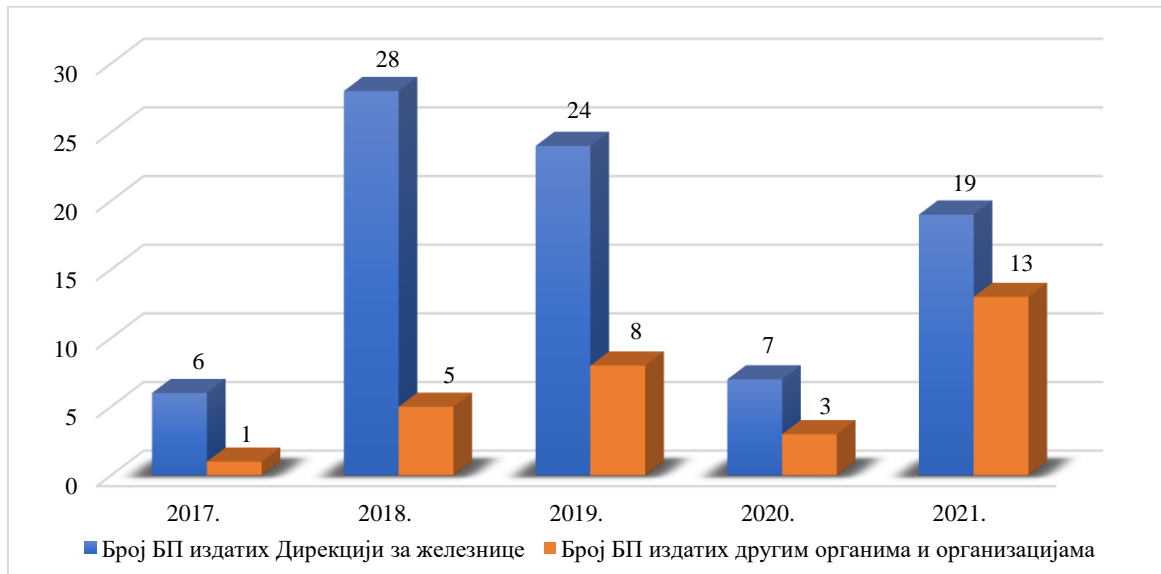
5. БЕЗБЕДНОСНЕ ПРЕПОРУКЕ И ПРЕДУЗЕТЕ МЕРЕ

У циљу могућег повећања безбедности на железници и превенцији настанка нових несрећа, ЦИНС, Сектор за истраживање несрећа у железничком саобраћају је у 2021. години издао 32 (тридесет две) безбедносне препоруке. У 2020. години издао је 10 (десет) безбедносних препорука, у 2019. години издате су 32 (тридесет две) безбедносне препоруке, у 2018. години издате су 33 (тридесет три) безбедносне препоруке, а у 2017. години је издато 7 (седам) безбедносних препорука. Од укупно 114 (сто четрнаест) безбедносних препорука које је ЦИНС издао у 2017, 2018, 2019, 2020. и 2021. години, Дирекцији за железнице су издате 84 (осамдесет четири) безбедносне препоруке (73,68%), а другим органима и организацијама је издато 30 (тридесет) безбедносних препорука (26,32%).

У табели 5.1. приказане су издате безбедносне препоруке по годинама.

Табела 5.1: Издате безбедносне препоруке

Година	Дирекција за железнице		Други органи и организације		Укупно	
	[број]	[%]	[број]	[%]	[број]	[%]
2017.	6	85,71	1	14,29	7	100,00
2018.	28	84,85	5	15,15	33	100,00
2019.	24	75,00	8	25,00	32	100,00
2020.	7	70,00	3	30,00	10	100,00
2021.	19	59,38	13	40,62	32	100,00
Укупно	84	73,68	30	26,32	114	100,00

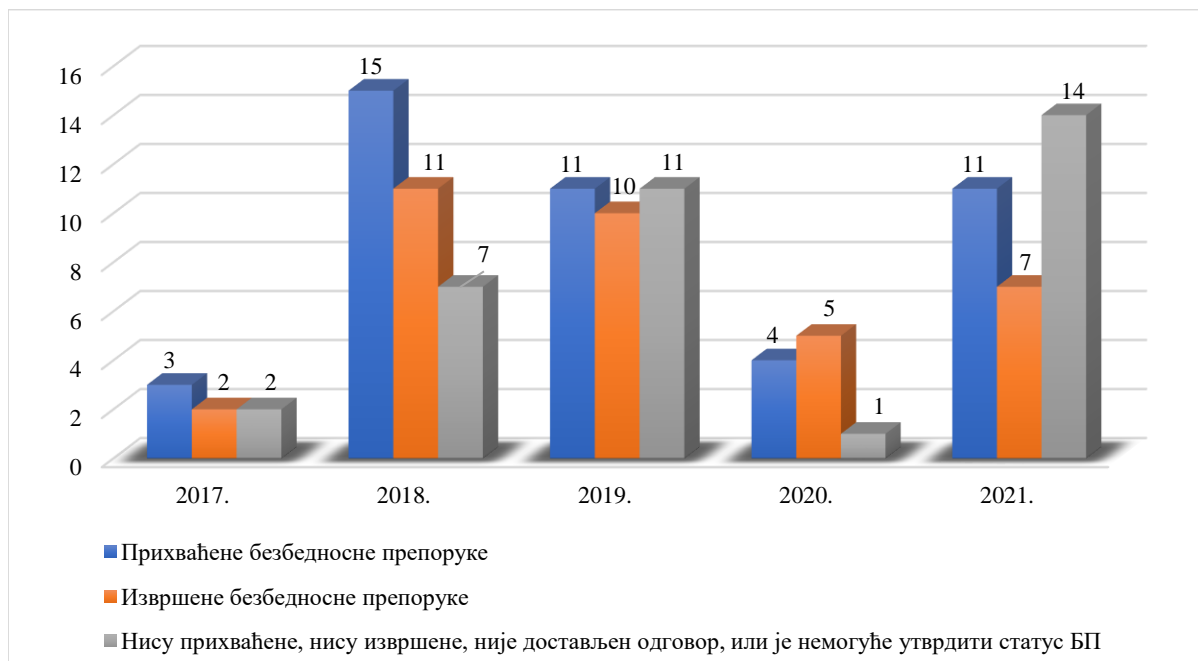


Слика 5.1: Графички приказ броја издатих безбедносних препорука

У табели 5.2. приказан је статус издатих безбедносних препорука по годинама.

Табела 5.2: Безбедносне препоруке - статус

Година	Прихваћене		Извршене		Нису прихваћене, није достављен одговор или из достављеног одговора није могуће утврдити статус		Укупно	
	[број]	[%]	[број]	[%]	[број]	[%]	[број]	[%]
2017.	3	42,86	2	28,57	2	28,57	7	100,00
2018.	15	45,45	11	33,33	7	21,22	33	100,00
2019.	11	34,38	10	31,24	11	34,38	32	100,00
2020.	4	40,00	5	50,00	1	10,00	10	100,00
2021.	11	34,38	7	21,87	14	43,75	32	100,00
Укупно	44	38,60	35	30,70	35	30,70	114	100,00



Слика 5.2: Графички приказ статуса издатих безбедносних препорука

У табели 5.3. приказан је статус безбедносних препорука издатих Дирекцији за железнице по годинама.

Табела 5.3: Безбедносне препоруке издате Дирекцији за железнице - статус

Година	Прихваћене		Извршене		Нису прихваћене, није достављен одговор или из достављеног одговора није могуће утврдити статус		Укупно	
	[број]	[%]	[број]	[%]	[број]	[%]	[број]	[%]
2017.	3	50,00	2	33,33	1	16,67	6	100,00
2018.	15	53,57	10	35,71	3	10,72	28	100,00
2019.	6	25,00	9	37,50	9	37,50	24	100,00
2020.	3	42,86	4	57,14	-	0,00	7	100,00
2021.	10	52,63	4	21,05	5	26,32	19	100,00
Укупно	37	44,05	29	34,52	18	21,43	84	100,00

У табелама 5.4. и 5.5. приказан је статус безбедносних препорука издатих другим органима и организацијама по годинама, с тим што је у табели 5.4. приказан статус безбедносних препорука издатих МГСИ а у табели 5.5. приказан је статус безбедносних препорука издатих свим осталим органима и организацијама.



Табела 5.4: Безбедносне препоруке издате МГСИ - статус

Година	Прихваћене		Извршене		Нису прихваћене, није достављен одговор или из достављеног одговора није могуће утврдити статус		Укупно	
	[број]	[%]	[број]	[%]	[број]	[%]	[број]	[%]
2017.	-	-	-	-	1	100,00	1	100,00
2018.	-	-	-	-	4	100,00	4	100,00
2019.	5	83,33	1	16,67	-	-	6	100,00
2020.	1	33,33	1	33,33	1	33,33	3	100,00
2021.	1	8,33	3	25,00	8	66,67	12	100,00
Укупно	7	26,92	5	19,23	14	53,85	26	100,00

Табела 5.5: Безбедносне препоруке издате осталим органима и организацијама - статус

Година	Прихваћене		Извршене		Нису прихваћене, није достављен одговор или из достављеног одговора није могуће утврдити статус		Укупно	
	[број]	[%]	[број]	[%]	[број]	[%]	[број]	[%]
2017.	-	-	-	-	-	-	-	-
2018.	-	-	-	-	1	-	1	100,00
2019.	-	-	-	-	2	100,00	2	100,00
2020.	-	-	-	-	-	-	-	-
2021.	-	-	-	-	1	100,00	1	100,00
Укупно	-	-	-	-	4	100,00	4	100,00

У складу са чланом 35. Закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају („Службени гласник РС“ број 66/15 и 83/18), ЦИНС издаје безбедносне препоруке на основу анализе података и резултата спроведене истраге. Препоруке се упућују Дирекцији за железнице, а у случају када је то потребно и другим органима и организацијама у Републици Србији, као и заинтересованим органима и организацијама других држава и међународним организацијама. Дирекција за железнице предузима мере да се безбедносне препоруке узму у обзир, као и да се поступи по њима.



5.1. Статус безбедносних препорука из 2017. године

5.1.1. Извештај о истрази (ЖС-02/17) 33 Број: 340-8059/2017-16 од 05.01.2018. године (несрећа, исклизнуће воза број 62946 од 16.08.2017. године у 15:30 на магистралној прузи: Београд ранжирна „А“ - Распутница „Б“ - Распутница „К“ - Ресник, између Распутница „Б“ и „К“)

БП_01/17 Дирекција за железнице да у што краћем року дефинише у важећем Правилнику о техничким условима и одржавању горњег строја железничких пруга (*„Службени гласник РС“ број 39/2016 и 74/2016*) гранична стања елемената горњег и доњег строја пруге која захтевају тренутно отклањање или затварање пруге за саобраћај до отклањања недозвољеног стања.

Статус препоруке: Дирекција за железнице је доставила извештај - допис I-01 број 340-877/2022 од 29.07.2022. године, безбедносна препорука БП_01/17 је прихваћена и у реализацији. Нису достављени нови докази у односу на прошлу годину за потребе Годишњег извештаја за 2020. годину.

Дирекција за железнице је доставила извештај - допис I-01 број 340-834/2021 од 27.07.2021. године у коме је наведено да је препорука прихваћена, спровођење у току и да се Правилник налази у законодавству. Дирекција за железнице је доставила допуну извештаја - допис I-01 број 340-942/2021 од 27.08.2021. године у прилогу кога су достављени Нацрти Правилника о одржавању горњег и доњег строја железничких пруга и Правилника о техничким условима подсистема инфраструктура који се налазе у законодавству. У нацрту Правилника о техничким условима подсистема инфраструктура су дате граничне вредности параметара, али и даље је наведено да је смањење брзине начин смањења ризика од исклизнућа са чим ЦИНС није сагласан јер није поступљено са јасно дефинисаном безбедносном препоруком.

БП_02/17 Дирекција за железнице да дефинише у важећем Правилнику о техничким условима и одржавању горњег строја железничких пруга (*„Службени гласник РС“ број 39/2016 и 74/2016*) критеријуме за периоде у којима се морају обавити средње оправке на горњем строју пруга.

Статус препоруке: Дирекција за железнице је доставила извештај - допис I-01 број 340-877/2022 од 29.07.2022. године, безбедносна препорука БП_02/17 је прихваћена и у реализацији. Нису достављени нови докази у односу на прошлу годину за потребе Годишњег извештаја за 2020. годину.

Дирекција за железнице је доставила извештај - допис I-01 број 340-834/2021 од 27.07.2021. године у коме је наведено да је препорука прихваћена, спровођење у току и да се Правилник налази у законодавству. Дирекција за железнице је доставила допуну извештаја - допис I-01 број 340-942/2021 од 27.08.2021. године у прилогу кога су достављени Нацрти Правилника о одржавању горњег и доњег строја железничких пруга и Правилника о техничким условима подсистема инфраструктура који се налазе у законодавству. У нацртима ова два правилника нису дефинисани критеријуми за периоде у којима се морају обавити средње оправке на горњем строју, како је јасно дефинисано у овој препоруци.



БП_03/17 „ИЖС“ а.д. да изврши измене и допуне Упутства о јединственим критеријумима за контролу стања пруга на мрежи ЈЖ, Упутство 339 (*Службени гласник ЗЈЖ број 2/2001 и 4/2004*), које је Одлуком „ИЖС“ а.д. број 4/2015-51-17 од 29.12.2015. године и даље је у примени на „ИЖС“ а.д. у складу са одредбама из Упутства 339 из 1989. године које су наведене у тачки 3.3.5. За будућа мерна кола препоручују се параметри у складу са стандардима: *SRPS EN 13848-1, SRPS EN 13848-2, SRPS EN 13848-6*.

Статус препоруке: Дирекција за железнице је доставила извештаје - допис I-01 број 340-752/2022 од 27.06.2022. године, допис I-01 број 340-771/2022 од 01.07.2022. године и допис I-01 број 340-877/2022 од 29.07.2022. године, безбедносна препорука БП_03/17 није извршена. Извршене су измене и допуне Упутства 339 (*Службени гласник ЗЈЖ број 2/2001 и 4/2004*) узевши у обзир будућа мерна кола серије *Sever 1435*, али нису извршене измене и допуне Упутства 339 (*Службени гласник ЗЈЖ број 2/2001 и 4/2004*) у складу са јасно дефинисаном безбедносном препоруком.

БП_04/17 „ИЖС“ а.д. да у својим интерним документима пропише да ако при мерењу мерним колима наступи поремећај у континуитету мерења, обавезно мора да се изврши контрола стања параметара горњег строја на месту насталог поремећаја и у зони за коју недостају подаци. Контрола има за циљ да се отклони узрок поремећаја у мерењу и провери стање горњег строја, визуелном контролом и мерењем параметара горњег строја алтернативним мерним уређајима. По отклањању узрока поремећаја поновити мерење мерним колима на том километру.

Статус препоруке: Дирекција за железнице је доставила извештаје - допис I-01 број 340-752/2022 од 27.06.2022. године, допис I-01 број 340-771/2022 од 01.07.2022. године и допис I-01 број 340-877/2022 од 29.07.2022. године, безбедносна препорука БП_04/17 је извршена.

БП_05/17 „ИЖС“ а.д. да, с обзиром на неадекватно одржавање и стање колосека, прагова и причврсног прибора, уради процену ризика саобраћаја возова на магистралној прузи Београд ранжирна „А“ - Распутница „Б“ - Распутница „К“ - Ресник на делу између Распутнице „Б“ и Распутнице „К“.

Статус препоруке: Дирекција за железнице је доставила извештаје - допис I-01 број 340-752/2022 од 27.06.2022. године, допис I-01 број 340-771/2022 од 01.07.2022. године и допис I-01 број 340-877/2022 од 29.07.2022. године, безбедносна препорука БП_05/17 је у реализацији. Нису достављени докази да су спровођене активности на реализацији безбедносне препоруке (не постоје подаци да је започета процена ризика саобраћаја возова како је наведено у безбедносној препоруци) у односу на Годишњи извештај за 2019. годину и Годишњи извештај за 2020. годину.



5.2. Статус безбедносних препорука из 2018. године

5.2.1. Извештај о истрази (ЖС-01/17) 33 Број: 340-07684/2017-006 од 01.03.2018. године (незгода, раскинуће воза број 8011 од 03.08.2017. године у 07:55 на магистралној прузи Е 66: Београд Центар - Панчево главна станица - Вршац - Државна граница - (*Stamora Moravita*) на подручју распутнице и стајалишта Панчевачки мост)

БП_02/18 „Србија Воз“ а.д. да размотри могућност да се у редовним оправкама ЕМВ 412/416 изврше конструктивне измене на међуколском квачилу у циљу обезбеђења резервног алтернативног преноса силе у случају да дође до раздвајања навојне везе, или да примени друге мере за смањење ризика од раздвајања навојног споја.

Статус препоруке: Дирекција за железнице је доставила извештаје - допис I-01 број 340-877/2022 од 29.07.2022. године и допис I-01 број 340-933/2022 од 22.08.2022. године, безбедносна препорука БП_02/18 је у реализацији („Србија Воз“ а.д. је у 2021. и 2022. години упутило захтев за достављањем мишљења од стране ремонтера „Шинвоз“ д.о.о. Зрењанин, али није добило одговор од стране ремонтера).

БП_03/18 „Србија Воз“ а.д. да у достављеном Упутству за оправку међуколског квачила које је, у оквиру Пројекта техничко ремонтне документације електромоторног воза серије 412/416 израдио Институт „Кирило Савић“ из Београда 2004. године, усклади тачку 7 са Упутством о раду контролно-пријемних органа ЈЖ („Службени гласник ЗЈЖ“, број 1/03).

Статус препоруке: Дирекција за железнице је доставила извештаје - допис I-01 број 340-877/2022 од 29.07.2022. године и допис I-01 број 340-933/2022 од 22.08.2022. године, безбедносна препорука БП_03/18 је у реализацији. Нису достављени докази да су спровођене активности на реализацији безбедносне препоруке у односу на Годишњи извештај за 2018. годину.

БП_05/18 „Србија Воз“ а.д. да своје Упутство за одржавање вучних возила, бр. 4/2016-16-4, од 23.02.2016. усклади са ставом 2. члана 34. и са чланом 36. Правилника о одржавању железничких возила број 340-382-7/2015 од 04.12.2015. („Службени гласник РС“, бр.101/15), односно, да темељно преиспита рокове редовних оправки полазећи од изворне техничке документације и промени их само након оцене и процене ризика базиране на подацима о утврђеном стању (посебно граничних мера) током ранијих редовних оправки, као и на анализи ванредних оправки и ванпланских радова.

Статус препоруке: Дирекција за железнице је доставила извештаје - допис I-01 број 340-877/2022 од 29.07.2022. године и допис I-01 број 340-933/2022 од 22.08.2022. године, безбедносна препорука БП_05/18 је у реализацији. Нису достављени докази да су спровођене активности на реализацији безбедносне препоруке у односу на Годишњи извештај за 2018. годину.



БП_06/18 „Србија Воз“ а.д. да уради процену ризика превоза путника у ЕМВ серије 412/416 код којих је продужење рока редовне оправке вршено без претходно урађене оцене и процене ризика продужења тих рокова, као што је прописано у ставу 1, под 2) члана 36. Правилника о одржавању железничких возила број 340-382-7/2015 од 04.12.2015. („Службени гласник РС“, бр.101/15) и у ставу 2. тачке 4.13. Пословника система управљања безбедношћу „Србија Воз“ а.д. (с обзиром на незгоду која се догодила).

Статус препоруке: Дирекција за железнице је доставила извештаје - допис I-01 број 340-877/2022 од 29.07.2022. године и допис I-01 број 340-933/2022 од 22.08.2022. године, безбедносна препорука БП_06/18 је у реализацији. Нису достављени докази да су спровођене активности на реализацији безбедносне препоруке у односу на Годишњи извештај за 2018. годину.

БП_07/18 Дирекција за железнице да преиспита садржај Досијеа о одржавању ЕМВ 412/416 и да предузме мере из своје надлежности, с обзиром да промене услова одржавања прописаних од стране произвођача нису вршене у складу са чланом 36. Правилника о одржавању железничких возила број 340-382-7/2015 од 04.12.2015. („Службени гласник РС“, број 101/15).

Статус препоруке: Дирекција за железнице је доставила извештај - допис I-01 број 340-877/2022 од 29.07.2022. године, безбедносна препорука БП_07/18 је у реализацији. Нису достављени докази да су спровођене активности на реализацији безбедносне препоруке у односу на Годишњи извештај за 2018.

5.2.2. Извештај о истрази (ЖС-05/17) 33 Број: 340-00-10144/2017-20 од 18.05.2018. године (озбиљна несрећа, налет воза број 4905 на друмско путничко возило од 09.10.2017. године у 20:26 на магистралној прузи E 70/E 85: Београд - Младеновац - Лапово - Ниш - Прешево - државна граница - (Табановце), на путном прелазу у нивоу, осигураном саобраћајним знацима на путу и зоном потребне прегледности који се налази на отвореној прузи између станица Грделица и Предејане)

БП_09/18 Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре да прилагоди Правилник о начину укрштања железничке пруге и пута, пешачке или бицикличке стазе, месту на којем се може извести укрштање и мерама за осигурање безбедног саобраћаја („Службени гласник РС“ бр. 89/2016) реалним перформансама друмских возила (како су то урадиле неке земље у региону) и стварном стању железничке инфраструктуре.

Потребно је утврдити да ли брзина преласка друмског возила преко прелаза која је коришћена у прорачунима у овом Правилнику, а која износи 4 km/h одговара садашњим перформансама возног парка, или је ову брзину потребно повећати (нпр. у Републици Словенији коришћена је брзина од 7 km/h). Са брзином 4 km/h, велики број прелаза не може задовољити потребну минималну зону прегледности предвиђену Правилником.

Образложење за члан 11. Правилника, које је дато у члану 12., а које гласи:
„Обезбеђењем зоне потребне прегледности из члана 11. овог правилника,



учесницима у друмском саобраћају се омогућава несметан и непрекинут видик на железничку пругу са обе стране пута, пешачке или бицикличке стазе, ради правовременог уочавања наилазећих железничких возила на прузи тако да могу зауставити друмско возило и прекинути кретање пешака или бицикла пре него што ступе на железничку пругу, односно испред саобраћајног знака који означава место на коме пут прелази преко железничке пруге у нивоу колосека“ би имало смисла само у случају кад испред прелаза не би постојао саобраћајни знак II-2: „Обавезно заустављање“. Ситуација на терену потврђује да саобраћајни знак II-2: „Обавезно заустављање“, постоји на свим прелазима са пасивном сигнализацијом, што сматрамо апсолутно неопходним.

У изразу:

$$t_a = \frac{m + n + d + s}{V_p} \cdot 3,6 \text{ [s]}$$

испред s треба да стоји знак „-“, а не знак „+“.

Статус препоруке: МГСИ није доставило одговор за Годишњи извештај за 2021. годину.

Статус безбедносне препоруке БП_09/18 није промењен у односу на Годишњи извештај за 2018. годину. Безбедносна препорука БП_09/18 је делимично прихваћена (прихваћен је део препоруке који се односи на брзину преласка друмског возила преко прелаза).

БП_10/18 „ИЖС“ а.д. да с обзиром на постојање грађевинских објеката, ни са границе опасног подручја није могуће обезбедити потребну прегледност у свим правцима, размотри увођење активне сигнализације, или проблем реши на неки други начин.

Статус препоруке: Дирекција за железнице је доставила извештаје - допис I-01 број 340-771/2022 од 01.07.2022. године и допис I-01 број 340-877/2022 од 29.07.2022. године, безбедносна препорука БП_10/18 је у реализацији. Достављени су нови докази где је у Годишњем програму изградње, реконструкције и одржавања железничке инфраструктуре, организовања и регулисања железничког саобраћаја за 2021. годину са пројекцијом за 2022. - 2025. годину (Одлука скупштине ИЖС број 5/2021-353-146 од 12.07.2021. године), предметни путни прелаз је укључен у пројекат Светске банке за обезбеђивање аутоматизованом опремом.

БП_11/18 „ИЖС“ а.д. да уради стручно утемељену процену ризика на путним прелазима. Имајући у виду да су несреће на путним прелазима (посматрајући појединачно) ретки догађаји, не може се процена ризика вршити само на основу броја несрећа које су се на појединим путним прелазима дешавале. Процена ризика се, као мера предострожности, треба вршити за све путне прелазе сходно свим релевантним параметрима без обзира да ли су се на њима догађале несреће или не.

Статус препоруке: Дирекција за железнице је доставила извештаје - допис I-01 број 340-771/2022 од 01.07.2022. године и допис I-01 број 340-877/2022 од 29.07.2022. године,



безбедносна препорука БП_11/18 је у реализацији. Достављени су нови докази на основу којих се може констатовати да је донет Нацрт методологије процене ризика на путним прелазима (документ број 36/2022-106-1 од 28.06.2022. године). Извршено је тестирање методологије на 24 путна прелаза и планирано је унапређење методологије у наредном периоду.

БП_13/18 „ИЖС“ а.д. да уради акт „Програм решавања путних прелаза“ према претходно урађеној процени ризика на путним прелазима, у циљу предузимања одређених активности како би се подигао ниво безбедности саобраћаја.

Статус препоруке: Дирекција за железнице је доставила извештаје - допис I-01 број 340-771/2022 од 01.07.2022. године и допис I-01 број 340-877/2022 од 29.07.2022. године, безбедносна препорука БП_13/18 је прихваћена (реализација безбедносне препоруке БП_13/18 је могућа тек по извршењу безбедносне препоруке БП_11/18).

5.2.3. Извештај о истрази (ЖС-04/17) 33 Број: 340-00-9180/2017-18 од 22.06.2018. године (несрећа, исклизнуће гураног маневарског састава од 17.09.2017. године у 08:45 на магистралној прузи E70/E85: (Београд) - Раковица - Јајинци - Мала Крсна - Велика Плана између Распутнице „К1“ и станице Раковица)

БП_18/18 Дирекција за железнице да преиспита Правилник о техничким условима и одржавању горњег строја железничких пруга („Службени гласник РС“ бр.39/16 и 74/16) и да у њега уврсти граничне параметре геометријског стања колосека, а међу њима и витоперности, на бази стандарда SRPS EN 13848-5 и SRPS EN 13848-6 и да у складу са тим границама дефинише обавезу мерења стања колосека мерним колима и поступања на основу резултата мерења.

Статус препоруке: Дирекција за железнице је доставила извештај - допис I-01 број 340-877/2022 од 29.07.2022. године, безбедносна препорука БП_18/18 је прихваћена и у реализацији. Дирекција за железнице није доставила нове доказе у односу на прошлу годину за потребе Годишњег извештаја за 2020. годину. У нацртима Правилника о одржавању горњег и доњег строја железничких пруга и Правилника о техничким условима подсистема инфраструктура који су достављени 2021. године нису узете у обзир све сугестије које је ЦИНС навео у допису 33 број 340-00-9180/2017-31 од 13.11.2020. године а који је достављен Дирекцији за железнице. ЦИНС је дописом 33 број 340-00-9180/2017-33 од 30.12.2021. године који је упутио Дирекцији за железнице поново констатовао да нису узете у обзир све сугестије које је ЦИНС навео у допису број 33 број 340-00-9180/2017-31 од 13.11.2020. године, односно није поступљено са јасно дефинисаном безбедносном препоруком.

БП_20/18 „ИЖС“ а.д. да изврши преиспитивање разлога због којих се не предузимају мере хитног отклањања грешака типа „С“ које се утврде током мерних вожњи мерним колима према Упутству о јединственим критеријумима за контролу стања пруга на мрежи ЈЖ, Упутство 339 (Службени гласник ЗЈЖ бр.2/2001 и 4/2004), и да се успостави координација између служби које су утврдиле грешку и служби које ту грешку треба да отклоне, а све под надзором руководства како би исти пратили и анализирали овакве случајеве. По



процени безбедносних ризика који су због тога настајали да предузме ефикасне мере за отклањање безбедносних пропуста, а у складу са захтевима члана 5. Закона о безбедности у железничком саобраћају („Службени гласник РС“ број 41/2018) и својим Пословником система управљања безбедношћу.

Статус препоруке: Дирекција за железнице је доставила извештаје - допис I-01 број 340-752/2022 од 27.06.2022. године, допис I-01 број 340-771/2022 од 01.07.2022. године и допис I-01 број 340-877/2022 од 29.07.2022. године, безбедносна препорука БП_20/18 је у реализацији. Достављени су нови докази који нису у складу са јасно дефинисаном безбедносном препоруком. Нису достављени докази да су предузете мере по Решењу број 14-2.1/2018-17/2 од 02.11.2018. Центра за унутрашњу контролу „ИЖС“ а.д. као ни јасно дефинисаном безбедносном препоруком коју је издао Центар (од стране „ИЖС“ а.д. није наведено ништа о преиспитивању разлога због којих се не предузимају мере хитног отклањања грешака типа „С“, процени безбедносних ризика, координацији између служби итд.).

5.2.4. Извештај о истрази (ЖС-06/17) 33 Број: 340-00-10982/2017-16 од 14.08.2018. године (несрећа, исклизнуће воза број 56990 од 03.11.2017. године у 15:25 на локалној прузи Марковац - Ресавица, између станица Свилајнац и Деспотовац)

БП_23/18 Дирекција за железнице да у што краћем року дефинише у важећем Правилнику о техничким условима и одржавању горњег строја железничких пруга („Службени гласник РС“ бр. 39/2016 и 74/2016) гранична стања елемената горњег и доњег строја пруге која захтевају тренутно отклањање или затварање пруге за саобраћај до отклањања недозвољеног стања.

Статус препоруке: Дирекција за железнице је доставила извештај - допис I-01 број 340-877/2022 од 29.07.2022. године, безбедносна препорука БП_23/18 је прихваћена и у реализацији. Нису достављени нови докази у односу на прошлу годину за потребе Годишњег извештаја за 2020. годину.

Дирекција за железнице је доставила извештај - допис I-01 број 340-834/2021 од 27.07.2021. године у коме је наведено да је препорука прихваћена, спровођење у току и да се Правилник налази у законодавству. Дирекција за железнице је доставила допуну извештаја - допис I-01 број 340-942/2021 од 27.08.2021. године у прилогу кога су достављени Нацрти Правилника о одржавању горњег и доњег строја железничких пруга и Правилника о техничким условима подсистема инфраструктура који се налазе у законодавству. У нацрту Правилника о техничким условима подсистема инфраструктура су дате граничне вредности параметара, али и даље је наведено да је смањење брзине начин смањења ризика од исклизнућа са чим ЦИНС није сагласан јер није поступљено са јасно дефинисаном безбедносном препоруком.

БП_24/18 „ИЖС“ а.д. да изврши измене и допуне Упутства о јединственим критеријумима за контролу стања пруга на мрежи ЈЖ, Упутство 339 (Службени гласник ЗЈЖ бр. 2/2001 и 4/2004), које је Одлуком „ИЖС“ а.д. број 4/2015-51-17 од 29.12.2015. године и даље у примени на „ИЖС“ а.д. у складу са одредбама из Упутства 339 из 1989. године које су наведене у тачки 3.3.4. За будућа мерна кола препоручују се параметри у складу са стандардима: *SRPS EN 13848-1, SRPS EN 13848-2, SRPS EN 13848-6.*



Статус препоруке: Дирекција за железнице је доставила извештаје - допис I-01 број 340-752/2022 од 27.06.2022. године, допис I-01 број 340-771/2022 од 01.07.2022. године и допис I-01 број 340-877/2022 од 29.07.2022. године, безбедносна препорука БП_24/18 није извршена. Извршене су измене и допуне Упутства 339 („Службени гласник ЗЈЖ“ број 2/2001 и 4/2004) узевши у обзир будућа мерна кола серије *Sever 1435*, али нису извршене измене и допуне Упутства 339 („Службени гласник ЗЈЖ“ број 2/2001 и 4/2004) у складу са јасно дефинисаном безбедносном препоруком.

БП_25/18 „ИЖС“ а.д. да, с обзиром на изузетно лоше стање пруге, уради процену ризика саобраћаја возова на локалној прузи Марковац - Ресавица и предузме мере за свођење ризика на прихватљив ниво. На основу тога да изврши стручну процену минимално потребних ресурса (материјал, механизација, радна снага) за одржавање пруге.

Статус препоруке: Дирекција за железнице је доставила извештаје - допис I-01 број 340-752/2022 од 27.06.2022. године, допис I-01 број 340-771/2022 од 01.07.2022. године и допис I-01 број 340-877/2022 од 29.07.2022. године, безбедносна препорука БП_25/18 је у реализацији. Процена ризика саобраћаја возова није ни започета, предузимане су мере за свођење ризика на прихватљив ниво и на основу претходно наведеног није достављена стручна процена минимално потребних ресурса (материјал, механизација, радна снага) за одржавање пруге.

5.2.5. Извештај о истрази (ЖС-07/17) 33 Број: 340-00-13136/2017-19 од 26.11.2018. године (несрећа, исклизнуће воза број 53527 од 23.12.2017. године у 13:15 на регионалној прузи Панчево Главна станица - Зрењанин - Кикинда - државна граница - (Jimbolia), на подручју станице Нови Бечej)

БП_27/18 Дирекција за железнице да у што краћем року дефинише у важећем Правилнику о техничким условима и одржавању горњег строја железничких пруга („Службени гласник РС“ бр. 39/2016 и 74/2016) гранична стања елемената горњег строја пруге која захтевају тренутно отклањање или затварање пруге за саобраћај до отклањања недозвољеног стања.

Статус препоруке: Дирекција за железнице је доставила извештај - допис I-01 број 340-877/2022 од 29.07.2022. године, безбедносна препорука БП_27/18 је прихваћена и у реализацији. Нису достављени нови докази у односу на прошлу годину за потребе Годишњег извештаја за 2020. годину.

Дирекција за железнице је доставила извештај - допис I-01 број 340-834/2021 од 27.07.2021. године у коме је наведено да је препорука прихваћена, спровођење у току и да се Правилник налази у законодавству. Дирекција за железнице је доставила допуну извештаја - допис I-01 број 340-942/2021 од 27.08.2021. године у прилогу кога су достављени Нацрти Правилника о одржавању горњег и доњег строја железничких пруга и Правилника о техничким условима подсистема инфраструктура који се налазе у законодавству. У нацрту Правилника о техничким условима подсистема инфраструктура су дате граничне вредности параметара, али и даље је наведено да је смањење брзине начин смањења ризика од исклизнућа са чим ЦИНС није сагласан јер није поступљено са јасно дефинисаном безбедносном препоруком.



БП_28/18 „ИЖС“ а.д. да изврши измене и допуне Упутства о јединственим критеријумима за контролу стања пруга на мрежи ЈЖ, Упутство 339 (*Службени гласник ЗЈЖ бр. 2/2001 и 4/2004*), које је Одлуком „ИЖС“ а.д. број 4/2015-51-17 од 29.12.2015. године и даље је у примени на „ИЖС“ а.д. у складу са одредбама из Упутства 339 из 1989. године које су наведене у тачки 3.3.5. За будућа мерна кола препоручују се параметри у складу са стандардима: *SRPS EN 13848-1, SRPS EN 13848-2, SRPS EN 13848-6*.

Статус препоруке: Дирекција за железнице је доставила извештаје - допис I-01 број 340-752/2022 од 27.06.2022. године, допис I-01 број 340-771/2022 од 01.07.2022. године и допис I-01 број 340-877/2022 од 29.07.2022. године, безбедносна препорука БП_28/18 није извршена. Извршене су измене и допуне Упутства 339 (*„Службени гласник ЗЈЖ“ број 2/2001 и 4/2004*) узевши у обзир будућа мерна кола серије *Sever 1435*, али нису извршене измене и допуне Упутства 339 (*„Службени гласник ЗЈЖ“ број 2/2001 и 4/2004*) у складу са јасно дефинисаном безбедносном препоруком.

БП_29/18 „ИЖС“ а.д. да, с обзиром на неадекватно одржавање и стање колосека, прагова и причврсног прибора, уради процену ризика саобраћаја возова на регионалној прузи Панчево Главна станица - Зрењанин - Кикинда - (*Jimbolia*) и предузме мере за свођење ризика на прихватљив ниво. На основу тога да изврши стручну процену минимално потребних ресурса (материјал, механизација, радна снага) за одржавање пруге.

Статус препоруке: Дирекција за железнице је доставила извештаје - допис I-01 број 340-771/2022 од 01.07.2022. године и допис I-01 број 340-877/2022 од 29.07.2022. године, безбедносна препорука БП_29/18 је делимично извршена. Није урађена процена ризика саобраћаја возова на регионалној прузи Панчево Главна станица - Зрењанин - Кикинда - (*Jimbolia*), предузимане су мере за свођење ризика на прихватљив ниво на делу пруге између службених места Кумане и Банатско Милошево (значајнији радови на одржавању горњег строја пруге) и на основу претходно наведеног није достављена стручна процена минимално потребних ресурса (механизација и радна снага) за одржавање пруге (достављени су подаци о планираним количинама материјала).

БП_30/18 „ИЖС“ а.д. да преиспита поступке и критеријуме за одобравање саобраћаја возова са претегом и да тај поступак ограничи само на изузетне и ретке појединачне прилике, а не као свакодневну праксу.

Статус препоруке: Дирекција за железнице је доставила извештаје - допис I-01 број 340-771/2022 од 01.07.2022. године и допис I-01 број 340-877/2022 од 29.07.2022. године, безбедносна препорука БП_30/18 је у реализацији. На основу достављених прилога може се констатовати да реализација безбедносне препоруке није усмерена на адекватан начин. Нигде се не помиње, у достављеним прилозима да су преиспитани поступци и критеријуми за одобрење саобраћаја возова са претегом како би се тај поступак ограничио само на изузетне и ретке појединачне прилике и колико укупно саобраћа теретних возова на предметном делу пруге и колико од тог броја саобраћа са претегом, како би се извршење издате безбедносне препоруке усмерило на адекватан начин и тиме сагледао ток реализације безбедносне препоруке.



5.3. Статус безбедносних препорука из 2019. године

5.3.1. Извештај о истрази (ЖС-01/18) 33 Број: 340-00-3336/2018-10 од 06.03.2019. године (несрећа, пожар на возу број 2746 од 30.03.2018. године у 17:50 на регионалној прузи Црвени Крст - Зајечар - Прахово Пристаниште, између станица Матејевац и Сврљиг)

БП_02/19 „Србија Воз“ а.д. да на основу контроле квалитета у току оправке и завршног прегледа на ДМК серије 710, утврди да ли су оправке извршене квалитетно и у захтеваном обиму радова, а све у циљу адекватног извршења оправке сходно члану 8. Правилника о одржавању железничких возила.

Статус препоруке: Дирекција за железнице је доставила извештаје - допис I-01 број 340-877/2022 од 29.07.2022 године и допис I-01 број 340-933/2022 од 22.08.2022 године, безбедносна препорука БП_02/19 је прихваћена и у реализацији. Нису достављени нови докази о реализацији безбедносне препоруке у односу на годишњи извештај за 2019. годину.

БП_06/19 „Србија Воз“ а.д. да приликом наредне редовне оправке ДМК серије 710, приликом реконструкције ентеријера примењује материјале који су у складу са EN 45545-1 и EN 45545-2:2013+A1, односно SRPS EN 45545-1:2013 и SRPS EN 45545-2:2017.

Статус препоруке: Дирекција за железнице је доставила извештаје - допис I-01 број 340-877/2022 од 29.07.2022 године и допис I-01 број 340-933/2022 од 22.08.2022 године, безбедносна препорука БП_06/19 је у реализацији. У достављеним прилозима нема доказа да су код троје ДМК који су до сада реконструисана за ентеријер коришћени материјали у складу са EN 45545-1 и EN 45545-2:2013+A1, односно SRPS EN 45545-1:2013 и SRPS EN 45545-2:2017.

БП_07/19 Дирекција за железнице да провери дозволе за коришћење ДМК серије 710 са аспекта побољшања техничких решења погонског система и примене одговарајућих материјала у смислу надзора над испуњеношћу услова за издавање сертификата о безбедности за превоз.

Статус препоруке: Дирекција за железнице је доставила извештај - допис I-01 број 340-877/2022 од 29.07.2022 године, безбедносна препорука БП_07/19 је прихваћена. Нису достављени докази да су спровођене активности на реализацији безбедносне препоруке у односу на Годишњи извештај за 2019.



5.3.2. Извештај о истрази (ЖС-02/18) број: 340-00-1/2018-02-1-31 од 26.03.2019. године (озбиљна несрећа, налет локомотиве ЦЕМ-7, власништво ЈП „ЕПС“ огранак ТЕНТ из Обреновца, на радника „Интер-Механика“ д.о.о. из Скореновца од 13.04.2018. године у 13:30 на подручју индустријске железнице ЈП „ЕПС“ огранак ТЕНТ, у станици Обреновац на колосеку депоа број 10д.)

БП_12/19 Министарство за рад, запошљавање, борачка и социјална питања РС, Инспекторат за рад, да изврши ванредни инспекцијски надзор у оквиру својих овлашћења у смислу испуњености услова према члану 9 Уредбе о безбедности и здрављу на раду на привременим или покретним градилиштима („Службени гласник РС” бр. 14/2009 и 95/2010), где је инвеститор (ЈП „ЕПС“ огранак ТЕНТ из Обреновца) био у обавези да изврши пријаву градилишта на обрасцу у Прилогу 3 „Пријава градилишта“ и одреди координатора за извођење радова.

Статус препоруке: Министарство за рад, запошљавање, борачка и социјална питања РС, Инспекторат за рад није доставио одговор за Годишњи извештај за 2021. годину. Такође, није достављен одговор ни за Годишњи извештај за 2020. годину. Не може се утврдити да ли су предузете мере на основу издате безбедносне препоруке БП_12/19.

БП_13/19 Министарство за рад, запошљавање, борачка и социјална питања РС, Инспекторат за рад, да по пријави будућих радова од стране послодавца - инвеститора (ЈП „ЕПС“ огранак ТЕНТ из Обреновца) изврши надзор у оквиру својих овлашћења, а све у циљу смањења настанка будућих сличних несрећа.

Статус препоруке: Министарство за рад, запошљавање, борачка и социјална питања РС, Инспекторат за рад није доставио одговор за Годишњи извештај за 2021. годину. Такође, није достављен одговор ни за Годишњи извештај за 2020. годину. Не може се утврдити да ли су предузете мере на основу издате безбедносне препоруке БП_13/19.

5.3.3. Извештај о истрази (ЖС-03/18) број: 340-00-2/2018-02-3-51 од 27.06.2019. године (несрећа, судар узастопних возова број 2990 и 70922 од 01.08.2018. године у 05:35 на магистралној прузи Е70/Е85: Београд - Младеновац - Лапово - Ниш - Прешево - државна граница - (Табановце), између службених места Клење и Рипањ Тунел)

БП_18/19 „ИЖС“ а.д. да редовно врши проверу и непрекидно одржава прописану даљину видљивости светлосних сигнала сходно одредбама члана 15. Правилника о одржавању СС уређаја („Службени гласник РС“, бр. 80/2015).

Статус препоруке: Дирекција за железнице је доставила извештаје - допис I-01 број 340-676/2022 од 10.06.2022. године, допис I-01 број 340-771/2022 од 01.07.2022. године и допис I-01 број 340-877/2022 од 29.07.2022. године, безбедносна препорука БП_18/19 је у реализацији. Од стране различитих железничких превозника су испостављене примедбе на лошу уочљивост главних сигнала због вегетације и растиња. Из достављених прилога може се констатовати да је „ИЖС“ а.д. ангажовала хемијски воз, али нема података о сечењу растиња као ни података о провери и непрекидном



одржавању прописане даљине видљивости светлосних сигнала од стране „ИЖС“ а.д. како је јасно дефинисано издатом безбедносном препоруком.

БП_23/19 „Србија Карго“ а.д. да формира Тим за процену елемената људског фактора на настанак несрећа и незгода у циљу израде модела критичних елемената, правећи класификацију истих према важности и ранг листу заступљености (идентификација свих ризика) како би се радило на сврсисходном структурирању превентивних мера и предвиђању људског понашања у кризним ситуацијама у циљу смањења утицаја на настанак нових несрећа и незгода.

Статус препоруке: Дирекција за железнице је доставила извештаје - допис I-01 број 340-676/2022 од 10.06.2022. године и допис I-01 број 340-877/2022 од 29.07.2022. године, безбедносна препорука БП_23/19 је извршена.

5.3.4. Извештај о истрази (ЖС-04/18) број 340-00-1/2018-2-2-45 од 29.11.2019. године (озбиљна несрећа, налет воза број 7821 на друмско возило аутобус од 21.12.2018. године у 07:30 на магистралној прузи Е 70/Е 85: Београд - Младеновац - Лапово - Ниш - Прешево - државна граница - (Табановце), на путном прелазу у нивоу, осигураном саобраћајним знацима на путу и зоном потребне прегледности, који се налази на подручју станице Међурово)

БП_24/19 Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре да у Правилнику о начину укрштања железничке пруге и пута, пешачке или бицикличке стазе, месту на којем се може извести укрштање и мерама за осигурање безбедног саобраћаја („Службени гласник РС“ број 89/2016), дефинише методологију (начин) за одређивање (израчунавање) елемената зоне потребне прегледности датих у Прилогу 9 (d_{pz} - дужина заустављања друмског возила и $S_{pžv}$ - дужина приближавања железничког возила).

Статус препоруке: МГСИ није доставило одговор за Годишњи извештај за 2021. годину.

МГСИ није доставило одговор за Годишњи извештај за 2020. годину. Статус безбедносне препоруке БП_24/19 није промењен у односу на Годишњи извештај за 2019. годину. Безбедносна препорука БП_24/19 је прихваћена.

БП_25/19 Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре да у Правилнику о начину укрштања железничке пруге и пута, пешачке или бицикличке стазе, месту на којем се може извести укрштање и мерама за осигурање безбедног саобраћаја („Службени гласник РС“ број 89/2016), дефинише поступак у случају када постоји потребна прегледност према дефиницији из члана 2 став 1 под 12) овог Правилника а није могуће обезбедити зону потребне прегледности. При овоме посебно треба имати у виду да се постављањем саобраћајног знака II-2: „Обавезно заустављање“ уз обезбеђење потребне прегледности, омогућава безбедан прелазак друмских возила преко прелаза.



Статус препоруке: МГСИ није доставило одговор за Годишњи извештај за 2021. годину.

МГСИ није доставило одговор за Годишњи извештај за 2020. годину. Статус безбедносне препоруке БП_25/19 није промењен у односу на Годишњи за 2019. годину. Безбедносна препорука БП_25/19 је прихваћена.

БП_26/19 Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре да у члану 14 Правилника о начину укрштања железничке пруге и пута, пешачке или бициклическе стазе, месту на којем се може извести укрштање и мерама за осигурање безбедног саобраћаја („Службени гласник РС“ број 89/2016) изврши исправке у изразу:

$$t_v = \frac{m + n + d + s}{V_p} \cdot 3,6 \text{ [s]}$$

тако да испред s стоји знак „-“, а не знак „+“.

Статус препоруке: МГСИ није доставило одговор за Годишњи извештај за 2021. годину.

МГСИ није доставило одговор за Годишњи извештај за 2020. годину. Статус безбедносне препоруке БП_26/19 није промењен у односу на Годишњи извештај за 2019. годину. Безбедносна препорука БП_26/19 је прихваћена.

БП_27/19 Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре да у Правилнику о начину укрштања железничке пруге и пута, пешачке или бициклическе стазе, месту на којем се може извести укрштање и мерама за осигурање безбедног саобраћаја („Службени гласник РС“ број 89/2016) усклади опис положаја тачке Б дат у члану 14, члану 15 и Прилогу 6.

Статус препоруке: МГСИ није доставило одговор за Годишњи извештај за 2021. годину.

МГСИ није доставило одговор за Годишњи извештај за 2020. годину. Статус безбедносне препоруке БП_27/19 није промењен у односу на Годишњи извештај за 2019. годину. Безбедносна препорука БП_27/19 је прихваћена.

БП_29/19 Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре да размотри могућност да у Закону о безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник РС“ број 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - одлука УС, 55/2014, 96/2015 - др. закон, 9/2016 - одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон и 87/2018) члан 153 став 2 преформулише и усклади са чланом 97 став 1 Закона о безбедности железничког саобраћаја („Службени гласник РС“ број 41/2018) у смислу прецизнијих одредби уградње семафора.

Статус препоруке: МГСИ није доставило одговор за Годишњи извештај за 2021. годину.

МГСИ није доставило одговор за Годишњи извештај за 2020. годину. Статус безбедносне препоруке БП_29/19 није промењен у односу на Годишњи извештај за 2019. годину. Безбедносна препорука БП_29/19 је прихваћена.



БП_30/19 „ИЖС“ а.д. да уради стручно утемељену процену ризика на путним прелазима. Имајући у виду да су несреће на путним прелазима (посматрајући сваки прелаз засебно) ретки догађаји, не може се процена ризика вршити само на основу броја несрећа које су се десиле на појединим путним прелазима. Процена ризика се, као мера предострожности, треба вршити скупно за све путне прелазе сходно свим релевантним параметрима без обзира да ли су се на њима догађале несреће или не.

Статус препоруке: Дирекција за железнице је доставила извештаје - допис I-01 број 340-771/2022 од 01.07.2022. године и допис I-01 број 340-877/2022 од 29.07.2022. године, безбедносна препорука БП_30/19 је у реализацији. Достављени су нови докази на основу којих се може констатовати да је донет Нацрт методологије процене ризика на путним прелазима (документ број 36/2022-106-1 од 28.06.2022. године). Извршено је тестирање методологије на 24 путна прелаза и планирано је унапређење методологије у наредном периоду.

БП_31/19 „ИЖС“ а.д. да уради акт „Програм решавања путних прелаза“ према претходно урађеној процени ризика на путним прелазима, у циљу предузимања одговарајућих активности како би се подигао ниво безбедности саобраћаја.

Статус препоруке: Дирекција за железнице је доставила извештаје - допис I-01 број 340-771/2022 од 01.07.2022. године и допис I-01 број 340-877/2022 од 29.07.2022. године, безбедносна препорука БП_31/19 је прихваћена (реализација безбедносне препоруке БП_31/19 је могућа тек по извршењу безбедносне препоруке БП_30/19).

5.4. Статус безбедносних препорука из 2020. године

5.4.1. Извештај о истрази (ЖС-01/20) број 340-03-1/2020-02-1-53 од 20.11.2020. године (озбиљна несрећа, налет маневарског састава МС-4 на друмско путничко возило од 09.01.2020. године у 02:35 на индустријском колосеку, Рафинерије нафте Панчево („НИС“ а.д. Нови Сад), на путном прелазу у нивоу, осигураном аутоматским уређајем на путним прелазима, који се налази на подручју града Панчева, у градском насељу Стара Миса)

БП_01/20 Рафинерија нафте Панчево („НИС“ а.д. Нови Сад) да усклади тачку 2.3.13.1.2. Акта о индустријском колосеку ранжирне станице у Рафинерији нафте Панчево (на који је Дирекција за железнице дала сагласност број 340-1351/2019 од 03.10.2019. године) са тачком 5.1.1. Упутства за експлоатацију уређаја за аутоматско обезбеђење саобраћаја на путном прелазу у *km* 2+231 сопствене стациоане индустријског колосека Рафинерије нафте Панчево од 01.01.2018. године (Регистарски број 1/2018), у погледу начина обезбеђења саобраћаја на путном прелазу, сходно члану 58. тачка 6. Правилника 2, Саобраћајни Правилник („Службени гласник ЗЈЖ“ број 3/94, 4/94, 5/94, 4/96 и 6/03).

Статус препоруке: Дирекција за железнице је доставила извештаје - допис I-01 број 340-676/2022 од 10.06.2022. године и допис I-01 број 340-877/2022 од 29.07.2022. године,



безбедносна препорука БП_01/20 је у реализацији. Достављени су Захтев број 59-03/21 од 15.03.2021. године „НИС“ а.д. за измене и допуне Акта о индустријском колосеку ранжирне станице у Рафинерији нафте Панчево и Решење о давању сагласности I-01 број 340-278-2/2021 од 17.03.2021. године Дирекције за железнице. Није достављен усвојен измењен Акт са припадајућим Упутством као доказ да је тачка 2.3.13.1.2. Акта усклађена са тачком 5.1.1. Упутства, како је јасно дефинисано издатом безбедносном препоруком.

БП_04/20 Рафинерија нафте Панчево („НИС“ а.д. Нови Сад) да, у својству управљача железничке инфраструктуре успостави сарадњу са управљачем пута ЈП „Путеви Србије“ и закључи Уговор којим се ближе уређују односи у погледу предметног путног прелаза у складу са одредбама чланова 67. и 70. Закона о железници („Службени гласник РС“ број 41/2018).

Статус препоруке: Дирекција за железнице је доставила извештаје - допис I-01 број 340-676/2022 од 10.06.2022. године и допис I-01 број 340-877/2022 од 29.07.2022. године, безбедносна препорука БП_04/20 је извршена.

БП_05/20 Рафинерија нафте Панчево („НИС“ а.д. Нови Сад) да у Акту о индустријском колосеку ранжирне станице у Рафинерији нафте Панчево (на који је Дирекција за железнице дала сагласност број 340-1351/2019 од 03.10.2019. године) и Упутству за експлоатацију уређаја за аутоматско обезбеђење саобраћаја на путном прелазу у *km* 2+231 сопствене станице индустријског колосека рафинерије нафте Панчево од 01.01.2018. године (Регистарски број 1/2018) изврши исправке у смислу усклађивања терминологије „воз“ и „возно особље“ са стварним стањем на индустријском колосеку - „маневарски састав“ и „маневарско особље“.

Статус препоруке: Дирекција за железнице је доставила извештаје - допис I-01 број 340-676/2022 од 10.06.2022. године и допис I-01 број 340-877/2022 од 29.07.2022. године, безбедносна препорука БП_05/20 је у реализацији. Достављени су Захтев број 59-03/21 од 15.03.2021. године „НИС“ а.д. за измене и допуне Акта о индустријском колосеку ранжирне станице у Рафинерији нафте Панчево и Решење о давању сагласности I-01 број 340-278-2/2021 од 17.03.2021. године Дирекције за железнице. Није достављен усвојен измењен Акт са припадајућим Упутством као доказ да је у Акту и Упутству усклађена терминологија како је јасно дефинисано издатом безбедносном препоруком.

БП_07/20 „Србија Карго“ а.д. да изврши подучавање возног особља односно машиновођа и возовођа изузев помоћника машиновођа и возних маневриста у погледу поступка по доласку у станицу у случају преласка преко путног прелаза опремљеног контролним сигнаlima чији је уређај у квару, сходно тачки 4.2.3. Упутства за експлоатацију уређаја за аутоматско обезбеђење саобраћаја на путном прелазу у *km* 2+231 сопствене станице индустријског колосека рафинерије нафте Панчево од 01.01.2018. године (Регистарски број 1/2018).

Статус препоруке: Дирекција за железнице није доставила одговор за Годишњи извештај за 2021. годину.

Дирекција за железнице је доставила извештај - допис I-01 број 340-834/2021 од 27.07.2021. године, безбедносна препорука БП_07/20 је прихваћена.



БП_10/20 Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре да усклади одредбе члана 35. став 1 под 2) Правилника о начину укрштања железничке пруге и пута, пешачке или бициклистичке стазе, месту на којем се може извести укрштање и мерама за осигурање безбедног саобраћаја („Службени гласник РС“ број 89/2016) са чланом 58. под 6. Правилника 2, Саобраћајни Правилник („Службени гласник ЗЈЖ“ број 3/94, 4/94, 5/94, 4/96 и 6/03) и чланом 124. Упутства о маневрисању 42 („Службени гласник ЗЈЖ“ број 3/80, 6/83, 3/87, 4/88, 6/91 и 2/94) у погледу начина на који изаслани железнички радник на путном прелазу у нивоу непосредно регулише саобраћај на путу давањем ручних саобраћајних знакова друмским возилима.

Напомена: Члан 35. став 1 под 2) Правилника о начину укрштања железничке пруге и пута, пешачке или бициклистичке стазе, месту на којем се може извести укрштање и мерама за осигурање безбедног саобраћаја („Службени гласник РС“ број 89/2016), упућује на прописе којима се регулише безбедност саобраћаја на путевима, а у тим прописима наведена проблематика није дефинисана (дефинисано је само у случајевима извођења радова).

Статус препоруке: МГСИ није доставило одговор за Годишњи извештај за 2021. годину. Статус безбедносне препоруке БП_10/20 није промењен у односу на Годишњи извештај за 2020. годину, безбедносна препорука БП_10/20 је прихваћена.

Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре је доставило извештај - допис број 340-07-533/2000-04 од 11.02.2021. године, извештај - допис број 340-07-533/2000-04 од 10.05.2021. године и извештај - допис број 340-01-00533/2020-04 од 27.07.2021. године, безбедносна препорука БП_10/20 је прихваћена.

5.5. Статус безбедносних препорука из 2021. године

5.5.1. Извештај о истрази (ЖС-02/20) број 340-03-1/2020-02-2-49 од 03.03.2021. године (озбиљна несрећа, налет воза број 45403 на друмско путничко возило од 25.07.2020. године у 10:55 на регионалној прузи 211: Рума - Шабац - Распутница Доња Борина - државна граница - (Зворник Нови), на путном прелазу у нивоу, осигураном саобраћајним знацима на путу и зоном потребне прегледности, који се налази између укрснице Штитар и станице Петловача)

БП_01/21 Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре да у Закону о железници („Службени гласник РС“ број 41/2018) усклади одредбе члана 69. са одредбама члана 56. у смислу обавезе управљача железничке инфраструктуре у погледу одржавања зоне потребне прегледности на местима укрштања железничке пруге и пута у смислу дефинисања удаљености од осе колосека (пружни појас) на којој управљач инфраструктуре има обавезу уклањања растиња.

Статус препоруке: МГСИ није доставило одговор за Годишњи извештај за 2021. годину. Статус безбедносне препоруке БП_01/21 је непознат.



БП_02/21 Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре да у Закону о железници („Службени гласник РС“ број 41/2018) у члану 69. јасно дефинише обавезе управљача железничке инфраструктуре и управљача пута у смислу одржавања зоне потребне прегледности (део зоне потребне прегледности која обухвата пружни појас и део зоне потребне прегледности која не обухвата пружни појас).

Статус препоруке: МГСИ није доставило одговор за Годишњи извештај за 2021. годину. Статус безбедносне препоруке БП_02/21 је непознат.

БП_03/21 Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре да у Закону о путевима („Службени гласник РС“, број 41/2018 и 95/2018 – др. закон) у члану 68. дефинише (допуни) одржавање - уређивање зелених површина (кошење траве, крчење шибља и сечење дрвећа) у зони потребне прегледности на местима укрштања железничке пруге и пута у складу са чланом 38. у коме је дефинисана обавеза обезбеђења зоне потребне прегледности у складу са прописима.

Статус препоруке: МГСИ није доставило одговор за Годишњи извештај за 2021. годину. Статус безбедносне препоруке БП_03/21 је непознат.

БП_04/21 Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре да у Правилнику о начину укрштања железничке пруге и пута, пешачке или бицикличке стазе, месту на којем се може извести укрштање и мерама за осигурање безбедног саобраћаја („Службени гласник РС“ број 89/2016), дефинише методологију (начин) за одређивање (израчунавање) елемената зоне потребне прегледности датих у Прилогу 9 (d_{pz} - дужина заустављања друмског возила и $S_{pžv}$ - дужина приближавања железничког возила).

Статус препоруке: МГСИ није доставило одговор за Годишњи извештај за 2021. годину. Статус безбедносне препоруке БП_04/21 је непознат.

БП_05/21 Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре да у Правилнику о начину укрштања железничке пруге и пута, пешачке или бицикличке стазе, месту на којем се може извести укрштање и мерама за осигурање безбедног саобраћаја („Службени гласник РС“ број 89/2016), дефинише поступак у случају када постоји потребна прегледност према дефиницији из члана 2. став 1. под 12) овог Правилника а није могуће обезбедити зону потребне прегледности. При овоме посебно треба имати у виду да се постављањем саобраћајног знака II-2: „Обавезно заустављање“ уз обезбеђење потребне прегледности, омогућава безбедан прелазак друмских возила преко прелаза.

Статус препоруке: МГСИ није доставило одговор за Годишњи извештај за 2021. годину. Статус безбедносне препоруке БП_05/21 је непознат.



БП_06/21 Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре да у члану 14. Правилника о начину укрштања железничке пруге и пута, пешачке или бициклическе стазе, месту на којем се може извести укрштање и мерама за осигурање безбедног саобраћаја („Службени гласник РС“ број 89/2016) изврши исправке у изразу:

$$t_v = \frac{m + n + d + s}{V_p} \cdot 3,6 \text{ [s]}$$

тако да испред s стоји знак „-“, а не знак „+“.

Статус препоруке: МГСИ није доставило одговор за Годишњи извештај за 2021. годину. Статус безбедносне препоруке БП_06/21 је непознат.

БП_07/21 Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре да у Правилнику о начину укрштања железничке пруге и пута, пешачке или бициклическе стазе, месту на којем се може извести укрштање и мерама за осигурање безбедног саобраћаја („Службени гласник РС“ број 89/2016) усклади опис положаја тачке Б дат у члану 14, члану 15. и Прилогу 6.

Статус препоруке: МГСИ није доставило одговор за Годишњи извештај за 2021. годину. Статус безбедносне препоруке БП_07/21 је непознат.

БП_08/21 Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре да размотри могућност да у Закону о безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник РС“ број 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - одлука УС, 55/2014, 96/2015 - др. закон, 9/2016 - одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон и 87/2018) члан 153 став 2 преформулише и усклади са чланом 97. став 1. Закона о безбедности железничког саобраћаја („Службени гласник РС“ број 41/2018) у смислу прецизнијих одредби уградње семафора.

Статус препоруке: МГСИ није доставило одговор за Годишњи извештај за 2021. годину. Статус безбедносне препоруке БП_08/21 је непознат.

БП_09/21 „ИЖС“ а.д. да за предметни путни прелаз размотри промену нивоа осигурања (увођење активне сигнализације), или проблем реши на неки други начин. С обзиром на постојање грађевинских објеката у близини путног прелаза и кривине на прузи није обезбеђена зона потребне прегледности, а због обилне вегетације у инфраструктурном појасу а самим тим и у пружном појасу није обезбеђена ни потребна прегледност. Такође чињеница је да предметни путни прелаз представља укрштање регионалне пруге и државног пута IIА реда.

Статус препоруке: Дирекција за железнице је доставила извештаје – допис I-01 број 340-834/2021 од 27.07.2021. године, допис I-01 број 340-676/2022 од 10.06.2022. године, допис I-01 број 340-771/2022 од 01.07.2022. године и допис I-01 број 340-877/2022 од 29.07.2022. године, безбедносна препорука БП_09/21 је прихваћена и у реализацији. Записником комисије за утврђивање могућности за подизање нивоа осигурања број 26/2022 -781/1 од 09.06.2022. године „ИЖС“ а.д. је констатовано да с обзиром да није могуће остварити све четири зоне потребне прегледности због објеката и растиња који



се налазе ван пружног појаса а путни прелаз се налази на отвореној прузи, комисија предлаже да се путни прелаз опреми аутоматским полубраницима са светлосним саобраћајним знацима и саобраћајним знацима на путу.

БП_10/21 „ИЖС“ а.д. да уради стручно утемељену процену ризика на путним прелазима. Имајући у виду да су несреће на путним прелазима (посматрајући сваки прелаз засебно) ретки догађаји, не може се процена ризика вршити само на основу броја несрећа које су се десиле на појединим путним прелазима. Процена ризика се, као мера предострожности, треба вршити скупно за све путне прелазе сходно свим релевантним параметрима без обзира да ли су се на њима догађале несреће или не.

Статус препоруке: Дирекција за железнице је доставила извештаје - допис I-01 број 340-834/2021 од 27.07.2021. године, допис I-01 број 340-676/2022 од 10.06.2022. године, допис I-01 број 340-771/2022 од 01.07.2022. године и допис I-01 број 340-877/2022 од 29.07.2022. године, безбедносна препорука БП_10/21 је прихваћена и у реализацији. Достављени су докази на основу којих се може констатовати да је донет Нацрт методологије процене ризика на путним прелазима (документ број 36/2022-106-1 од 28.06.2022. године). Извршено је тестирање методологије на 24 путна прелаза и планирано је унапређење методологије у наредном периоду.

БП_11/21 „ИЖС“ а.д. да уради акт „Програм решавања путних прелаза“ према претходно урађеној процени ризика на путним прелазима, у циљу предузимања одговарајућих активности како би се подигао ниво безбедности саобраћаја.

Статус препоруке: Дирекција за железнице је доставила извештаје - допис I-01 број 340-834/2021 од 27.07.2021. године, допис I-01 број 340-676/2022 од 10.06.2022. године, допис I-01 број 340-771/2022 од 01.07.2022. године и допис I-01 број 340-877/2022 од 29.07.2022. године, безбедносна препорука БП_11/21 је прихваћена (реализација безбедносне препоруке БП_11/21 је могућа тек по извршењу безбедносне препоруке БП_10/21).

5.5.2. Извештај о истрази (ЖС-03/20) број 340-00-2/2020-02-1-53 од 17.11.2021. године (несрећа, исклизнуће воза број 45022, од 28.11.2020. године у 19:27 на магистралној прузи: 102 Београд Центар - Распутница „Г“ - Раковица - Младеновац - Лапово - Ниш - Прешево - државна граница - (Табановце), између станица Багрдан и Јагодина, на левом колосеку двоколосечне пруге)

БП_12/21 Дирекција за железнице, да размотри оправданост укидања става 9. члана 8. Правилника о техничким условима и одржавању горњег строја железничких пруга („Службени гласник РС”, број 36/16), који гласи: „Наизменично (мешовито) уграђивање дрвених и бетонских прагова није дозвољено“ и оправданост да кроз наредне измене и допуне поново у члан 8. Правилника о техничким условима и одржавању горњег строја железничких пруга („Службени гласник РС”, број 36/16 и 74/16) врати наведени став.

Статус препоруке: Дирекција за железнице је доставила извештаје - допис I-01 број



340-176/2022 од 10.02.2022. године и допис I-01 број 340-877/2022 од 29.07.2022. године, безбедносна препорука БП_12/21 је прихваћена и у реализацији. Дирекција за железнице је у Нацрту Правилника о техничким условима подсистема инфраструктура у члану 50 став 6 дефинисала: „Наизменична уградња дрвених и бетонских прагова се не примењује“. ЦИНС је сагласан са предложеним текстом.

БП_13/21 „ИЖС“ а.д, да с обзиром на неадекватно одржавање и стање колосека, прагова и причврсног прибора и недовољан број извршилаца на одржавању из грађевинске делатности, уради процену ризика саобраћаја возова на магистралној прузи 102: Београд Центар - Распутница „Г” - Раковица - Младеновац - Лапово - Ниш - Прешево - државна граница - (Табановце), леви колосек, од станице Марковац (искључиво) *km* 101+057 до станице Јагодина (укључиво) *km* 136+000 и предузме мере за свођење ризика на прихватљив ниво.

Статус препоруке: Дирекција за железнице је доставила извештаје - допис I-01 број 340-176/2022 од 10.02.2022. године, допис I-01 број 340-177-4/2022 од 03.03.2022. године, допис I-01 број 340-676/2022 од 10.06.2022. године, допис I-01 број 340-752/2022 од 27.06.2022. године, допис I-01 број 340-771/2022 од 01.07.2022. године и допис I-01 број 340-877/2022 од 29.07.2022. године, безбедносна препорука БП_13/21 је прихваћена и у реализацији.

БП_14/21 „ИЖС“ а.д, да у Правилнику о организацији и систематизацији послова Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије“ Београд, размотри адекватност постојећих и сагледа могућност да предвиди одговарајући број извршилаца у грађевинској делатности како на деоници пруге на којој се догодила несрећа тако и на целокупној мрежи у циљу безбедног одвијања железничког саобраћаја. У складу са одговарајућим бројем извршилаца да планира набавку потребне механизације и алата а све у циљу безбедног одвијања железничког саобраћаја.

Статус препоруке: Дирекција за железнице је доставила извештај - допис I-01 број 340-176/2022 од 10.02.2022. године, безбедносна препорука БП_14/21 није прихваћена од стране Дирекције за железнице.

Дирекција за железнице је доставила извештаје - допис I-01 број 340-676/2022 од 10.06.2022. године, допис I-01 број 340-752/2022 од 27.06.2022. године, допис I-01 број 340-771/2022 од 01.07.2022. године и допис I-01 број 340-877/2022 од 29.07.2022. године, из којих се може констатовати да је „ИЖС“ а.д. прихватило безбедносну препоруку.

БП_15/21 *Elixir Zorka Mineralna đubriva d.o.o. Šabac*, да успостави процедуре одржавања са списком упутстава која морају бити саставни део досијеа о одржавању са детаљним списком обима радова у редовним оправкама кола цистерни за превоз сумпорне киселине.

Статус препоруке: Дирекција за железнице је доставила извештај - допис I-01 број 340-176/2022 од 10.02.2022. године, безбедносна препорука БП_15/21 није прихваћена од стране Дирекције за железнице.



Дирекција за железнице је доставила извештај - допис I-01 број 340-877/2022 од 29.07.2022. године у којем је наведено да је Дирекција за железнице упутила захтев *Elixir Zorka Mineralna đubriva d.o.o. Šabac* (није наведен деловодни број захтева и датум нити је достављен захтев те ЦИНС није у могућности да констатује да је и наведени захтев упућен) за доставу информација о стању безбедносне препоруке али их још увек није добила. По добијању информација од стране Друштва, сви докази биће достављени ЦИНС у циљу сагледавања испуњености безбедносне препоруке.

БП_16/21 *Elixir Zorka Mineralna đubriva d.o.o. Šabac*, да успостави процедуре одржавања, у складу са захтевима Правилника о одржавању железничких возила („Службени гласник РС“ број 144/2020), где се одржавање обртних постоља мора обављати према упутству произвођача, па и процедуре морају бити са тим упутством усклађене, с обзиром да кола са истрошеним умецима обртне шоље и поклизника представљају знатан ризик за исклизнуће у кривинама и у којима ће бити дефинисано документовање карактеристика одбојника после оправке и поређење са карактеристиком коју је дао произвођач, односно за новија и реконструисана кола у складу са захтеваном карактеристиком према EN 15551 за одговарајућу врсту одбојника.

Статус препоруке: Дирекција за железнице је доставила извештај - допис I-01 број 340-176/2022 од 10.02.2022. године, безбедносна препорука БП_16/21 није прихваћена од стране Дирекције за железнице.

Дирекција за железнице је доставила извештај - допис I-01 број 340-877/2022 од 29.07.2022. године у којем је наведено да је Дирекција за железнице упутила захтев *Elixir Zorka Mineralna đubriva d.o.o. Šabac* (није наведен деловодни број захтева и датум нити је достављен захтев те ЦИНС није у могућности да констатује да је и наведени захтев упућен) за доставу информација о стању безбедносне препоруке али их још увек није добила. По добијању информација од стране Друштва, сви докази биће достављени ЦИНС у циљу сагледавања испуњености безбедносне препоруке.

БП_17/21 *Elixir Group d.o.o. Šabac*, као ималац за чије потребе се обавља превоз потребно је да обезбеди процедуре за исправно затварање поклопаца цистерни у складу са упутством произвођача које укључују: проверу чистоће и равности належућих површина, коришћење неоштећених прописаних заптивки, затварање отвора са пројектованим бројем вијака момент кључем са моментом који је прописао произвођач. Уколико тај податак од произвођача није познат, момент притезања се мора прописати према општим техничким нормама за судове под притиском.

Статус препоруке: Дирекција за железнице је доставила извештај - допис I-01 број 340-176/2022 од 10.02.2022. године, безбедносна препорука БП_17/21 није прихваћена од стране Дирекције за железнице.

Дирекција за железнице је доставила извештај - допис I-01 број 340-877/2022 од 29.07.2022. године у којем је наведено да је Дирекција за железнице упутила захтев *Elixir Group d.o.o. Šabac* (није наведен деловодни број захтева и датум нити је достављен захтев те ЦИНС није у могућности да констатује да је и наведени захтев упућен) за доставу информација о стању безбедносне препоруке али их још увек није добила. По добијању информација од стране Друштва, сви докази биће достављени ЦИНС у циљу сагледавања испуњености безбедносне препоруке.



БП_18/21 *Elixir Group d.o.o. Šabac*, као ималац за чије потребе се обавља превоз треба да захтева да на свим утоварним и истоварним местима особље буде обучено за правилно затварање поклопаца и да га спроводи према усвојеној процедури.

Статус препоруке: Дирекција за железнице је доставила извештај - допис I-01 број 340-176/2022 од 10.02.2022. године, безбедносна препорука БП_18/21 није прихваћена од стране Дирекције за железнице.

Дирекција за железнице је доставила извештај - допис I-01 број 340-877/2022 од 29.07.2022. године у којем је наведено да је Дирекција за железнице упутила захтев *Elixir Group d.o.o. Šabac* (није наведен деловодни број захтева и датум нити је достављен захтев те ЦИНС није у могућности да констатује да је и наведени захтев упућен) за доставу информација о стању безбедносне препоруке али их још увек није добила. По добијању информација од стране Друштва, сви докази биће достављени ЦИНС у циљу сагледавања испуњености безбедносне препоруке.

БП_19/21 *Elixir Group d.o.o. Šabac*, да као ималац кола која нису имала појединачне дозволе, у својим актима пропише проверу постојања појединачне дозволе за коришћење, пре него што почне да користи кола и да о томе спроведе додатну обуку свог особља.

Статус препоруке: Дирекција за железнице је доставила извештај - допис I-01 број 340-176/2022 од 10.02.2022. године, безбедносна препорука БП_19/21 није прихваћена од стране Дирекције за железнице.

Дирекција за железнице је доставила извештај - допис I-01 број 340-877/2022 од 29.07.2022. године у којем је наведено да је Дирекција за железнице упутила захтев *Elixir Group d.o.o. Šabac* (није наведен деловодни број захтева и датум нити је достављен захтев те ЦИНС није у могућности да констатује да је и наведени захтев упућен) за доставу информација о стању безбедносне препоруке али их још увек није добила. По добијању информација од стране Друштва, сви докази биће достављени ЦИНС у циљу сагледавања испуњености безбедносне препоруке.

БП_20/21 „Србија Карго“а.д, да изврши подучавање особља да на пријемним пунктовима спроводе меру, да уколико је визуелним прегледом могуће установити недостатак вијака на поклопцима цистерне, да се одбије превоз непрописно затворених цистерни.

Статус препоруке: Дирекција за железнице је доставила извештај - допис I-01 број 340-176/2022 од 10.02.2022. године, безбедносна препорука БП_20/21 није прихваћена од стране Дирекције за железнице.

Дирекција за железнице је доставила извештаје - допис I-01 број 340-676/2022 од 10.06.2022. године и допис I-01 број 340-877/2022 од 29.07.2022. године, из којих се може констатовати да је „Србија Карго“а.д. прихватило и извршило безбедносну препоруку.

БП_21/21 „Србија Карго“а.д, да изврши подучавање особља да се кола због недостатака (код једне цистерне је утврђено да је неисправан мењач *G-P* код кога се



ручица могла окретати без отпора и без аретације у крајњим положајима и наведени мењач је био фиксиран жицом у положају *P*) морају олистати и упутити на оправку.

Статус препоруке: Дирекција за железнице је доставила извештај - допис I-01 број 340-176/2022 од 10.02.2022. године, безбедносна препорука БП_20/21 није прихваћена од стране Дирекције за железнице.

Дирекција за железнице је доставила извештаје - допис I-01 број 340-676/2022 од 10.06.2022. године и допис I-01 број 340-877/2022 од 29.07.2022. године, из којих се може констатовати да је „Србија Карго“ а.д. прихватило и извршило безбедносну препоруку.

БП_22/21 Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Сектор за инспекцијски надзор, Одсек за инспекцијске послове железничког саобраћаја, да изврши ванредну проверу стања железничке инфраструктуре на магистралној прузи 102: Београд Центар - Распутница „Г” - Раковица - Младеновац - Лапово - Ниш - Прешево - државна граница - (Табановце), леви колосек, од станице Марковац (искључиво) *km* 101+057 до станице Јагодина (укључиво) *km* 136+000 и предузме мере из своје надлежности.

Статус препоруке: Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре је доставило извештај - допис број 340-01-00359/2021-04 од 08.02.2022. године на основу кога се може констатовати да је безбедносна препорука БП_22/21 прихваћена.

Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре је доставило извештај - допис број 340-01-003361/2021-04 од 21.07.2022. године у прилогу кога је достављен Записник о инспекцијском надзору број 340-06-542/2020-18 од 03.12.2020. године Руководиоца инспекције за железнички саобраћај који је вршен на делу пруге од *km* 123+545 до *km* 123+660 са препорученим мерама за отклањање неправилности „ИЖС“ а.д. и „Србија Карго“ а.д. Имајући у виду јасно дефинисану безбедносну препоруку, на основу достављених доказа може се констатовати да је БП_22/21 делимично извршена (у мањој мери - инспекцијски надзор је извршен на свега 115 *m* пруге).

БП_23/21 Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Сектор за инспекцијски надзор, Одсек за инспекцијске послове железничког саобраћаја, да изврши ванредан преглед над *Elixir Group d.o.o. Šabac* које је користило железничка возила која немају дозволу за тип и без појединачне дозволе за коришћење и предузме мере из своје надлежности.

Статус препоруке: Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре је доставило извештај - допис број 340-01-00359/2021-04 од 08.02.2022. године на основу кога се може констатовати да је безбедносна препорука БП_23/21 прихваћена.

Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре је доставило извештај - допис број 340-01-003361/2021-04 од 21.07.2022. године у прилогу кога су достављени докази на основу којих се може констатовати да је БП_23/21 извршена.

БП_24/21 Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Сектор за железнице и интермодални транспорт, да размотри могуће измене у



постојећој законској регулативи како би се олакшао поступак издавања дозвола за тип и дозвола за коришћење само за постојећа возила у дугогодишњој експлоатацији у РС за која, због важеће законске регулативе не могу бити издате дозволе од стране Дирекције за железнице.

Статус препоруке: Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре је доставило извештај - допис број 340-01-00359/2021-04 од 08.02.2022. године на основу кога се може констатовати да је безбедносна препорука БП_24/21 прихваћена и у реализацији.

Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре је доставило извештај - допис број 340-01-003361/2021-04 од 21.07.2022. године у прилогу кога је достављен Нацрт закона о интероперабилности железничког система у коме су у члану 29. предвиђене одредбе у складу са јасно дефинисаном безбедносном препоруком. Може се констатовати да је БП_24/21 извршена.

БП_25/21 *Atir-Rail SA*, да у процедурама одржавања пропишу контролу стања и истрошености хабајућих уметака обртних шоља и поклизника као и других елемената који између две оправке могу достићи граничне мере и дефинише документовање карактеристика одбојника после оправке и поређење са карактеристиком коју је дао произвођач.

Статус препоруке: *Autorité française de sécurité ferroviaire* није доставила одговор. У складу са чланом 35. Закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају („Службени гласник РС“ број 66/15 и 83/18), органи и организације других држава и међународне организације нису дужни да поднесу најмање једном годишње извештај ЦИНС о мерама које су предузете или планиране да се предузму на основу издатих безбедносних препорука у претходној години.

5.5.3. Извештај о истрази (ЖС-04/20) број 340-03-1/2020-02-3-42 од 22.11.2021. године (озбиљна несрећа, налет воза број 6431 на друмско путничко возило од 02.12.2020. године у 08:15 на магистралној прузи 110: Суботица - Богојево - државна граница - (Erdut), на путном прелазу у нивоу осигураном аутоматским полубраницима са светлосним саобраћајним знацима и саобраћајним знацима на путу, који се налази на подручју насеља Бајмок)

БП_26/21 „ИЖС“ а.д. да изврши ревизију техничке документације и дијагностичког софтвера за уређај путног прелаза *PZZ-EA*, и да размотри потребу за њиховом допуном и корекцијом у смислу правилног и јасног превода на српски језик уз коришћење прецизних и стручних термина. Овде се првенствено мисли на документацију за руковање и одржавање уређаја, како би садржај поменуте документације био јасан радницима службе одржавања.

Статус препоруке: Дирекција за железнице је доставила извештај - допис I-01 број 340-178/2022 од 11.02.2022. године, безбедносна препорука БП_26/21 није прихваћена од стране Дирекције за железнице.

Дирекција за железнице је доставила извештаје - допис I-01 број 340-676/2022 од 10.06.2022. године, допис I-01 број 340-752/2022 од 27.06.2022. године, допис I-01 број 340-771/2022 од 01.07.2022. године и допис I-01 број 340-877/2022 од 29.07.2022. године, из којих се може констатовати да је „ИЖС“ а.д. прихватило безбедносну препоруку.



БП_27/21 „ИЖС“ а.д, да континуирано током редовних подучавања радника запослених на пословима редовног одржавања СС уређаја, анализира рад доступних софтверских алата за дијагностиковање рада електронских уређаја путних прелаза. Приликом ванредног одржавања уређаја електронског путног прелаза, на оним уређајима где је то применљиво, коришћењем електронских уређаја за дијагностику прецизно утврдити узрок настајања квара, и уписати га у одговарајуће евиденције које се воде у „ИЖС“ а.д.

Статус препоруке: Дирекција за железнице је доставила извештај - допис I-01 број 340-178/2022 од 11.02.2022. године, безбедносна препорука БП_27/21 није прихваћена од стране Дирекције за железнице.

Дирекција за железнице је доставила извештаје - допис I-01 број 340-676/2022 од 10.06.2022. године, допис I-01 број 340-752/2022 од 27.06.2022. године, допис I-01 број 340-771/2022 од 01.07.2022. године и допис I-01 број 340-877/2022 од 29.07.2022. године, из којих се може констатовати да је „ИЖС“ а.д. прихватило безбедносну препоруку.

БП_28/21 „ИЖС“ а.д, да у Правилнику о организацији и систематизацији послова Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије“ Београд, размотри адекватност постојећих и сагледа могућност да предвиди одговарајући број извршилаца у електротехничкој делатности (радника на одржавању СС уређаја и постројења) како на деоници пруге на којој се догодила озбиљна несрећа тако и на целокупној мрежи да би се време приступања отклањању квара svelo на меру која је у складу са Правилником о одржавању сигнално-сигурносних уређаја („Службени гласник РС”, број 41/18), чиме би се минимализовало време које СС уређаји проведу у стању квара, а све у циљу безбедног одвијања железничког саобраћаја.

Статус препоруке: Дирекција за железнице је доставила извештај - допис I-01 број 340-178/2022 од 11.02.2022. године, безбедносна препорука БП_28/21 није прихваћена од стране Дирекције за железнице.

Дирекција за железнице је доставила извештаје - допис I-01 број 340-676/2022 од 10.06.2022. године, допис I-01 број 340-752/2022 од 27.06.2022. године, допис I-01 број 340-771/2022 од 01.07.2022. године и допис I-01 број 340-877/2022 од 29.07.2022. године, из којих се може констатовати да је „ИЖС“ а.д. прихватило безбедносну препоруку.

БП_29/21 „ИЖС“ а.д, да спроведе активности на добијању употребне дозволе од стране Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре за путни прелаз у *km* 102+890, у складу са чланом 158. Закона о планирању и изградњи („Службени гласник РС”, број 72/2009, 81/2009 - испр, 64/2010 - одлука УС, 24/2011, 121/2012, 42/2013 - одлука УС, 50/2013 - одлука УС, 98/2013 - одлука УС, 132/2014, 145/2014, 83/2018, 31/2019, 37/2019 - др. закон, 9/2020 и 52/2021).

Статус препоруке: Дирекција за железнице је доставила извештај - допис I-01 број 340-178/2022 од 11.02.2022. године, безбедносна препорука БП_29/21 није прихваћена од стране Дирекције за железнице.



Дирекција за железнице је доставила извештаје - допис I-01 број 340-676/2022 од 10.06.2022. године, допис I-01 број 340-752/2022 од 27.06.2022. године, допис I-01 број 340-771/2022 од 01.07.2022. године и допис I-01 број 340-877/2022 од 29.07.2022. године, из којих се може констатовати да је „ИЖС“ а.д. прихватило безбедносну препоруку.

БП_30/21 „Србија Воз“ а.д. да изврши ванредно подучавање особља вучних возила у погледу поступка испред путног прелаза опремљеног контролним сигнаlima, сходно члану 143, став 2. Правилника о врстама сигнала, сигналних ознака и ознака на прузи („Службени гласник РС“ број 51/20) и члану 61. тачка 12. и члану 63. тачка 5. Правилника 2, Саобраћајни Правилник („Службени гласник ЗЈЖ“ број 3/94, 4/94, 5/94, 4/96 и 6/03).

Статус препоруке: Дирекција за железнице је доставила извештај - допис I-01 број 340-178/2022 од 11.02.2022. године, безбедносна препорука БП_30/21 је прихваћена.

Дирекција за железнице је доставила извештаје - допис I-01 број 340-177-4/2022 од 03.03.2022. године, допис I-01 број 340-676/2022 од 10.06.2022. године и допис I-01 број 340-877/2022 од 29.07.2022. године, безбедносна препорука БП_30/21 је извршена.

БП_31/21 „Србија Воз“ а.д. да изврши ванредно подучавање особља вучних возила у смислу правилне примене сигналног знака б7: „Пази“, у складу са чланом 160. Правилника о врстама сигнала, сигналних ознака и ознака на прузи („Службени гласник РС“ број 51/20), у циљу правилне примене железничких прописа које за сврху има превентивно деловање ради спречавања околности које би могле да допринесу настанку нових сличних несрећа и повећања безбедности у железничком саобраћају.

Статус препоруке: Дирекција за железнице је доставила извештај - допис I-01 број 340-178/2022 од 11.02.2022. године, безбедносна препорука БП_31/21 је прихваћена.

Дирекција за железнице је доставила извештаје - допис I-01 број 340-177-4/2022 од 03.03.2022. године, допис I-01 број 340-676/2022 од 10.06.2022. године и допис I-01 број 340-877/2022 од 29.07.2022. године, безбедносна препорука БП_31/21 је извршена.

БП_32/21 Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре да члан 2. тачку 11. и Прилог 2 Правилника о начину укрштања железничке пруге и пута, пешачке или бицикличке стазе, месту на којем се може извести укрштање и мерама за осигурање безбедног саобраћаја („Службени гласник РС“ број 89/2016) усклади са Прилогом 2. Правилника о техничким условима за сигнално-сигурносне уређаје („Службени гласник РС“, број 18/2016 и 89/2016) у погледу дефинисања границе опасне зоне путног прелаза односно границе слободног профила.

Статус препоруке: Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре је доставило извештаје - допис број 340-01-00361/2021-04 од 08.02.2022. године и допис број 340-01-003361/2021-04 од 21.07.2022. године, на основу којих се може констатовати да је безбедносна препорука БП_32/21 прихваћена.