



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

---

Број: 340-00-9/2019-02-21-1

Датум: 25.09.2019. године

# ГОДИШЊИ ИЗВЕШТАЈ ЗА 2018. 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 2018. годину садржи:

- Информације о ЦИНС
- Истражни поступак у области железничког саобраћаја
- Истраге које су отворене у 2018. години
- Истраге које су завршене у 2018. 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“
МСК	.....	Метанолско сирћетни комплекс



## САДРЖАЈ:

<b>1. ЦИНС.....</b>	<b>6</b>
1.1. Законски основ .....	6
1.2. Улога и циљ .....	7
1.3. Организација ЦИНС .....	7
1.4. Организације надлежне за железнички систем .....	8
<b>2. ИСТРАЖНИ ПОСТУПАК У ОБЛАСТИ ЖЕЛЕЗНИЧКОГ САОБРАЋАЈА.....</b>	<b>9</b>
2.1. Несреће и незгоде које се истражују .....	9
2.2. Организације укључене у процес истраживања.....	10
2.3. Начин на који ЦИНС приступа истраживању .....	10
<b>3. ИСТРАГЕ ОТВОРЕНЕ У 2018. ГОДИНИ.....</b>	<b>12</b>
3.1. Пожар на возу број 2746.....	13
3.2. Налет локомотиве ЦЕМ-7 на радника извођача радова .....	14
3.3. Судар возова број 2990 и 70922 .....	15
3.4. На путном прелазу, налет воза број 7821 на аутобус .....	16
<b>4. ИЗВЕШТАЈИ О ИСТРАЗИ ЗАВРШЕНИ У 2018. ГОДИНИ.....</b>	<b>18</b>
4.1. Раскинуће воза број 8011.....	18
4.1.1. Кратак опис незгоде .....	18
4.1.2. Узроци незгоде утврђени истрагом .....	20
4.1.3. Издате безбедносне препоруке .....	20
4.2. На путном прелазу, налет воза број 4905 на друмско возило.....	21
4.2.1. Кратак опис несреће .....	21
4.2.2. Узроци несреће утврђени истрагом.....	22
4.2.3. Издате безбедносне препоруке .....	23
4.3. Исклизнуће маневарског састава.....	23
4.3.1. Кратак опис несреће.....	23
4.3.2. Узроци несреће утврђени истрагом.....	24
4.3.3. Издате безбедносне препоруке .....	24
4.4. На путном прелазу, налет воза број 4905 на друмско возило.....	26
4.4.1. Кратак опис несреће.....	26
4.4.2. Узроци несреће утврђени истрагом.....	27
4.4.3. Издате безбедносне препоруке .....	27
4.5. Исклизнуће воза број 56990 .....	29
4.5.1. Кратак опис несреће.....	29
4.5.2. Узроци несреће утврђени истрагом.....	30
4.5.3. Издате безбедносне препоруке .....	30
4.6. Исклизнуће воза број 53527 .....	31
4.6.1. Кратак опис несреће.....	31
4.6.2. Узроци несреће утврђени истрагом.....	33
4.6.3. Издате безбедносне препоруке .....	33



<b>5. БЕЗБЕДНОСНЕ ПРЕПОРУКЕ И ПРЕДУЗЕТЕ МЕРЕ .....</b>	<b>35</b>
5.1. Статус безбедносних препорука из 2017. године .....	36
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“)	36
5.2. Статус безбедносних препорука из 2018. године .....	37
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)	37
5.2.2. Извештај о истрази (ЖС-03/17) 33 Број: 340-00-8226/2017-21 од 16.05.2018. године (озбиљна несрећа, налет воза број 4905 на друмско путничко возило од 21.08.2017. године у 19:38 на магистралној прузи Е 70/Е 85: Београд - Младеновац - Лапово - Ниш - Прешево - државна граница - (Табановце), на путном прелазу у нивоу РВЕ 1, осигураном аутоматским уређајима на путним прелазима (полубраници и друмска светлосна и звучна сигнализација), који се налази на подручју скретничког блока 2 непоседнуте ТК станице Брестовац)	39
5.2.3. 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)	39
5.2.4. 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)	41
5.2.5. 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)	43
5.2.6. 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 Бечеј)	44



## 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 и међународну сарадњу, 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 и међународну сарадњу 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 Републике Србије“ 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 и међународну сарадњу обавља послове који су у надлежности ЦИНС везано за железнички саобраћај са циљем могућег унапређења безбедности на железници издавањем безбедносних препорука.

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 и међународну сарадњу 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 се образују следеће основне унутрашње јединице: Сектор за истраживање несрећа у ваздушном саобраћају, Сектор за истраживање несрећа у железничком саобраћају и међународну сарадњу и Сектор за истраживање несрећа у водном саобраћају, анализу и превенцију узрока несрећа. У ЦИНС је ван Сектора образована ужа унутрашња јединица: Група за финансијске, правне и кадровске послове.

Структура ЦИНС приказана је на слици 1.3.1.



Слика 1.3.1: Структура ЦИНС

Сектор за истраживање несрећа у железничком саобраћају и међународну сарадњу је постао функционалан од 26.06.2017. године и има главног истражитеља за железнички саобраћај, вишег саветника за координацију истраживања и анализу несрећа у железничком саобраћају и саветника за међународну сарадњу.

ЦИНС, Сектор за истраживање несрећа у железничком саобраћају и међународну сарадњу, је самосталан у раду и независан од свих других органа и организација надлежних за железнички саобраћај (МГСИ, Дирекција за железнице, управљач инфраструктуре и железнички превозник) 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 (у даљем тексту: Дирекција) 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 Закон о интероперабилности железничког система („Службени гласник





РС“ број 41/18). Дирекција обавља послове у области регулисања тржишта железничких услуга и послове у области регулисања безбедности и интероперабилности железничког саобраћаја. Дирекција 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).

## **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.

У својој одлуци ЦИНС узима у обзир озбиљност несрећа и незгода; да ли су остале несреће или незгоде део низа несрећа, односно незгода од значаја за систем у целини; њихов утицај на безбедност железничке мреже РС, као и железничке мреже Европске уније; да ли постоји захтев управљача инфраструктуре, превозника, Дирекције или надлежних органа других држава; као и процену користи за добијањем нових сазнања из истраживања несрећа и незгода које би имале утицаја на безбедност железничког система.

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 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 и међународну сарадњу спроводи истраживање због утврђивања узрока како би се дале безбедносне препоруке у смислу превентивног деловања како би се број несрећа и незгода смањило 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 за железнички саобраћај а за чланове Радне групе се именују остали запослени ЦИНС односно Сектора за истраживање несрећа у железничком саобраћају и међународну сарадњу 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 и међународну сарадњу, о покренутој истрази обавештава МГСИ и Европску агенцију за железнице (ЕРА).

ЦИНС по завршетку истраге на својој интернет страници [www.cins.gov.rs](http://www.cins.gov.rs) објављује коначан извештај и безбедносну 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 2018. ГОДИНИ

Сектор за истраживање несрећа у железничком саобраћају и међународну сарадњу постао је функционалан од 26.06.2017. године. У 2018. години покренуо је укупно 4 (четири) истраге.

Основни подаци о истрагама које је Сектор за истраживање несрећа у железничком саобраћају и међународну сарадњу покренуо у 2018. години, приказани су у табели 3.1.

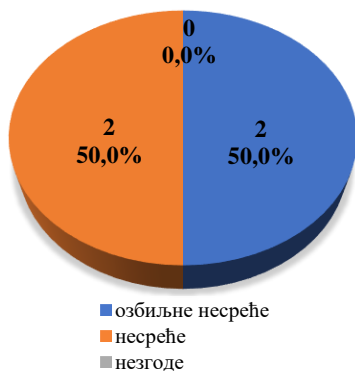
Табела 3.1: Преглед истрага покренутих у 2018. години

ВРСТА НЕСРЕЋЕ ИЛИ НЕЗГОДЕ	број	[%]
Озбиљне несреће	2	50,0
Несреће	2	50,0
Незгоде	0	0,0
<b>УКУПНО:</b>	<b>4</b>	<b>100,0</b>

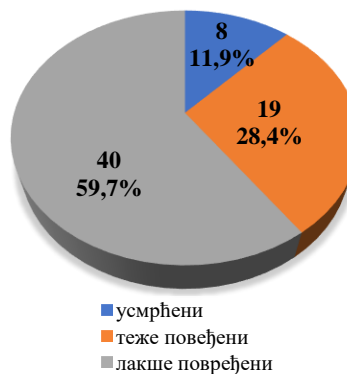
Основни подаци о усмрћеним и повређеним лицима за истраге које је Сектор за истраживање несрећа у железничком саобраћају и међународну сарадњу покренуо у 2018. години, приказани су у табели 3.2.

Табела 3.2: Преглед усмрћених и повређених лица за истраге које су покренуте у 2018. години

	Путници	Железничко особље	Трећа лица	Укупно
Усмрћени	-	-	8	<b>8</b>
Теже повређени	-	-	19	<b>19</b>
Лакше повређени	23	1	16	<b>40</b>



Слика 3.1: Истраге покренуте у 2018. години



Слика 3.2: Усмрћени и повређени у 2018. години

### 3.1. Пожар на возу број 2746

Дана 30.03.2018. године у 17:50 на регионалној прузи Црвени Крст - Зајечар - Прахово Пристаниште, између станица Матејевац и Сврљиг, на делу отворене пруге који се налази у тунелу „Грамада“, дошло је до несреће пожара на возу број 2746. До пожара је дошло на територији општине Сврљиг, на подручју села Грбавче где се налази железничко стајалиште Хаџићево. Подручје на коме је настала предметна несрећа није насељено.



Слика 3.1.1: Изглед ДМК 710-004 захваћен пожаром (средњи део споља)



Слика 3.1.2: Изглед простора за путнике ДМК 710-004 захваћен пожаром

Воз број 2746 је саобраћао, редовно, на релацији Ниш - Зајечар. У саставу воза су била једна ДМК инвентарског броја 710-004. До пожара је дошло током вожње воза кроз тунел „Грамада“. Узимајући у обзир чињенице да није дошло до прекида рада погонске групе на ДМК и да тунел није погодно место за безбедну евакуацију путника и гашење насталог пожара, машиновођа је наставио вожњу и по изласку из тунела је зауставио воз у *km* 32+500 на приближној удаљености од 100 *m* пре стајалишта Хаџићево, на месту погодном за евакуацију путника и гашење пожара.

У тренутку пожара, према процени кондуктера, у возу је било око тридесет путника.

Прекид саобраћаја на делу предметне регионалне пруге између станица Матејевац и Сврљиг је трајао до 30.03.2018. године у 21:00.

**Категорија:** Несрећа

**Усмрћени и повређени:** Нема

**Материјална штета:** Постоји на железничким возилима

### 3.2. Налет локомотиве ЦЕМ-7 на радника извођача радова

Дана 13.04.2018. године у 13:30 на подручју индустријске железнице ЈП „ЕПС“ огранак ТЕНТ из Обреновца, у станици Обреновац на колосеку депоа број 10д, дошло је до озбиљне несреће налета локомотиве ЦЕМ-7, власништво ЈП „ЕПС“ огранак ТЕНТ из Обреновца, на радника „Интер-Механика“ д.о.о. из Скореновца, који је том приликом задобио тешке телесне повреде од којих је у болници преминуо истог дана.

До озбиљне несреће је дошло на подручју града Београда, општина Обреновац, у кругу ТЕНТ, у железничкој станици Обреновац, на колосецима депоа. Подручје на коме је настала предметна озбиљна несрећа налази се у индустријској зони општине Обреновац.



Слика 3.2.1: Изглед места на коме је дошло до налета локомотиве ЦЕМ-7 на радника

Радници „Интер-Механика“ д.о.о. из Скореновца су на колосецима депоа 11д и 12д станице Обреновац вршили уградњу детектора исклизнућа на колима серије *Faboo*. Уградња детектора исклизнућа је вршена према Уговору о пружању услуге Т-ЖТ склопљеном између ЈП „ЕПС“ огранак ТЕНТ из Обреновца (корисник услуге) и „Интер-Механика“ д.о.о. из Скореновца (пружалац услуге).

Локомотива ЦЕМ-7 покренута је са колосека 10д због рада маневре у сврху извлачења две исправне локомотиве са колосека депоа 8д.

**Категорија:** Озбиљна несрећа  
**Усмрћени и повређени:** 1 усмрћено лице (радник извођача радова)  
**Материјална штета:** Нема

### 3.3. Судар возова број 2990 и 70922

Дана 01.08.2018. године у 05:35 на магистралној прузи *E70/E85*: Београд - Младеновац - Лапово - Ниш - Прешево - државна граница - (Табановце), између станица Клење и Рипањ Тунел, при вожњи у смеру од станице Рипањ Тунел ка станици Клење, на отвореној прузи у *km 27+369* дошло је до несреће сустизања и судара возова број 2990 (ЕМВ 413/417-033/034) и 70922 (сама локомотива 661-162). До судара је дошло тако што је чело воза број 2990 (ЕМВ 413/417-033/034), који се кретао, ударило у крај воза број 70922 (сама локомотива 661-162), који је стајао. Након удара, возови су се кретали у дужини од 19 *m*, након чега су се зауставили. Том приликом, ЕМВ 413/417-033/034 од воза број 2990 је исклизао са једним обртним постољем (прво обртно постоље гледано у смеру вожње). До несреће је дошло на подручју насеља Рипањ у градској општини Вождовац у граду Београду. Подручје на коме је настала предметна несрећа није насељено.



Слика 3.3.1: Изглед оштећења на железничким возилима након судара возова

Воз број 70922 је саобраћао на релацији Раља - Београд ранжирна. У саставу воза је била сама локомотива 661-162. У време настанка предметне несреће, воз број 70922 је стајао на отвореној прузи.

Воз број 2990 је саобраћао, редовно, на релацији Сталаћ - Београд. У саставу воза је био ЕМВ 413/417-033/034. У време настанка предметне несреће, воз број 2990 се кретао у смеру од станице Рипањ Тунел ка станици Клење. У тренутку судара, према процени кондуктера, у возу се налазило између шездесет и седамдесет путника.

Прекид саобраћаја на делу предметне магистралне пруге између станица Клење и

Рипањ Тунел је трајао до 01.08.2018. године у 19:49.

**Категорија:** Несрећа

**Усмрћени и повређени:** Усмрћених нема, 23 лакше повређена лица  
(наведена лица су се налазила у возу број 2990)

**Материјална штета:** Постоји на железничким возилима

### 3.4. На путном прелазу, налет воза број 7821 на аутобус

Дана 21.12.2018. године у 07:30 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 подручју станице Међурово у *km 250+065*, дошло је до озбиљне несреће налета воза број 7821 на друмско возило аутобус. До несреће је дошло на подручју насељеног места Доње Међурово, на делу пруге који се налази у правцу на географски равничарском терену.



Слика 3.4.1: Изглед возила након озбиљне несреће (поглед у смеру ка крају воза)



Слика 3.4.2: Изглед возила након озбиљне несреће (поглед у смеру ка челу воза)





Слика 3.4.3: Изглед чела воза



Слика 3.4.4: Изглед дела бочне стране воза и задњег дела аутобуса

Друмско возило аутобус марке *Mercedes Benz* типа *O 530* регистарских ознака *NI 152-ŠJ*, власништво „Ниш-експрес“ а.д. из Ниша, саобраћао је на редовној аутобуској линији Ново Село - Ниш. Аутобус се кретао локалним путем из смера Доњег Међурова ка Нишу. Наиласком на путни прелаз у нивоу, аутобус се није зауставио испред путног прелаза, већ је наставио вожњу и на подручју путног прелаза ушао у профил пруге непосредно пре наиласка воза.

Воз број 7821, превозник „Србија Воз“ а.д. је саобраћао, редовно, на релацији Ниш - Куршумлија - Мердаре стајалиште. У саставу воза је био ДМВ 711-075/076. Након бављења у станици Међурово због потреба путника, воз број 7821 је покренут из станице у смеру ка укрсници Белотинце. Крећући се по станичном делу пружног колосека, наиласком на путни прелаз у *km 250+065*, дошло је до налета воза на друмско возило аутобус који је непосредно пре наиласка воза ушло у профил пруге. До налета је дошло тако што је чело воза ударило у леви бок друмског возила (гледано у смеру вожње воза, односно друмског возила). Након удара воз је наставио даље кретање у дужини од *60 m* и исклизало са два обртна постоља. Од силине удара, друмско возило се раскинуло на два приближно једнака дела, која су одбачена поред пруге, по један део са сваке стране пруге.

У возу се у тренутку озбиљне несреће, по процени кондуктера, налазило десет путника. Прекид саобраћаја на делу предметне магистралне пруге између станице Међурово и укрснице Белотинце је трајао до 21.12.2018. године у 17:30.

**Категорија:** Озбиљна несрећа

**Усмрћени и повређени:** 7 усмрћених лица, 19 теже и 17 лакше повређених лица (наведена лица су се налазила у аутобусу, осим једног лакше повређеног лица - машиновођа воза број 7821)

**Материјална штета:** Постоји на инфраструктури и железничким возилима



## 4. ИЗВЕШТАЈИ О ИСТРАЗИ ЗАВРШЕНИ У 2018. ГОДИНИ

### 4.1. Раскинуће воза број 8011

#### 4.1.1. Кратак опис незгоде

Дана 03.08.2017. године у 07:55 у *km* 3+817 магистралне пруге *E 66*: Београд Центар - Панчево Главна станица - Вршац - државна граница - (*Stamora Moravita*), на подручју распутнице и стајалишта Панчевачки Мост, на десном колосеку двоколосечне пруге, приликом вожње у смеру од станице Вуков Споменик ка распутници и стајалишту Панчевачки Мост, након проласка поред заштитног сигнала *Su 92* дошло је до раскинућа воза број 8011 (воз из система БГ ВОЗ-а у саставу ЕМВ 412/416-061/085). До незгоде је дошло на територији града Београда, на подручју распутнице и стајалишта Панчевачки Мост на делу пруге који се налази у тунелу испод ужег дела центра града.

Воз број 8011 саобраћао је, редовно, на релацији Батајница - Овча. Састав воза су, гледано у смеру вожње, сачињавали: моторна кола 412-061, приколица 416-004, приколица 416-003 и моторна кола 412-085. Моторна кола 412-061 (управљачница) су била поседнута машиновођом. До раскинућа је дошло између моторних кола 412-061 и приколице 416-004. Растојање између краја моторних кола 412-061 и почетка приколице 416-004 износило је 159 *m*.

Место на коме се зауставио воз број 8011 (чело моторних кола 412-061) након раскинућа налази се у *km* 4+080, у тунелу на удаљености од 595 *m* од излазног портала тунела (у *km* 4+675). У возу се у тренутку раскинућа, по процени кондуктера, налазило око 30 путника.

На основу дописа број 3-488 од 04.08.2017. године „Подаци из брзиномерне траке“ Секције за вучу возова Београд, „Србија Воз“ а.д, може се закључити да се раскинуће ЕМВ догодило при брзини од 62 *km/h* после чега су моторна кола 412-061 прешла 297 *m* до заустављања (напомена: претпостављено место раскидања приказно на слици 4.1.1. није у складу са подацима са брзиномерне траке и због тога није меродавно). Према положају возила затеченим после незгоде, остатак воза се зауставио 159 *m* иза моторних кола 412-061. Велика разлика у зауставним путевима је делимично последица мањег процента кочне масе моторних кола у односу на две приколице и моторна кола које су остале у другом делу раскинутог ЕМВ. Други чинилац је чињеница да се од раскидања воза, до момента када је машиновођа поставио кочник у положај брзог кочења, главни ваздушни вод истовремено допуњавао ваздухом из главног резервоара што је могло допринети продужењу зауставног пута.



Слика 4.1.1.1: Изглед међуколског квачила уграђеног на ЕМВ серије 412/416



Слика 4.1.1.2: Изглед дела раскинутог квачила на приколици 416-004



Слика 4.1.1.3: Изглед дела раскинутог квачила на моторним колима 412-061

**Категорија:** Незгода

**Усмрћени и повређени:** Нема

Укупна штета причињена на железничким возилима:	1 250 000,00	динара
Укупна штета на инфраструктури:	184 500,00	динара
<b>Укупна директна материјална штета:</b>	<b>1 434 500,00</b>	<b>динара</b>

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

Према званичном средњем курсу Народне банке Србије на дан 03.08.2017. године, који износи 1 EUR (Evro) = 119,8397 RSD (Dinara), укупна материјална штета настала у предметној незгоди износи 11970,17 Evra (EUR).



#### 4.1.2. Узроци незгоде утврђени истрагом

Непосредни узрок незгоде је истрошење навојног споја између навртке склопа вучне мотке и кућишта кратког међуколског квачила, услед чега се навојни спој раставио током вожње.

У последњој редовној оправци 2012. године, провера навојног споја није правилно извршена и није правилно контролисана. При томе контролна листа за навојни спој нема прописану граничну меру, чиме није јасно дефинисано када навојни спој треба репарирати или заменити новим.

Рокови између редовних оправки (обављене су пре ступања на снагу Закона о безбедности и интероперабилности железнице из 2013. године) нису поштовали тада важеће подзаконске акте (Правилник 241).

Циклус одржавања, а посебно рокови за обављање редовних оправки су интерним одлукама пробно продужавани без ваљане техничке подлоге. Одлуке о продужењу рокова до редовне оправке су вршене на бази прегледа, а не на бази мерења критичних димензија делова који се хабају и без контроле и утврђивања стања делова подложних оштећењу или старењу, током оправки. Последње продужење рокова између редовних оправки није извршено по процедури прописаној у важећем Правилнику о одржавању железничких возила. То је довело до ситуације да период између две редовне оправке буде довољно дуг да се навојни склоп квачила истроши преко границе која гарантује безбедно функционисање до наредне редовне оправке.

#### 4.1.3. Издате безбедносне препоруке

**БП\_01/18** „Србија Воз“ а.д. да у мерној листи IB:594 244 изврши измене тако да се текст „Granična mega“ замени са „Granična mega *d-DI*“ и да на бази одговарајуће анализе (прорачун и слично) дефинише и у мерну листу упише граничну вредност за безбедну експлоатацију између две редовне оправке. (објашњено у тачки 4.2.3).

**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 (објашњено у тачки 4.2.3).

**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), (објашњено у тачки 4.2.5).

**БП\_04/18** „Србија Воз“ а.д. да о овом случају информише контролно пријемне органе и предузме мере да се посебна пажња контроле у редовним оправкама посвети радовима на компонентама које имају значајан утицај на безбедност.

**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.

**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).

**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).

## 4.2. На путном прелазу, налет воза број 4905 на друмско возило

### 4.2.1. Кратак опис несреће

Дана 21.08.2017. године у 19:38 у *km* 268+318 магистралне пруге *E 70/E 85*: Београд - Младеновац - Лапово - Ниш - Прешево - државна граница - (Табановце), на путном прелазу у нивоу *PBE 1*, осигураном аутоматским уређајима на путним прелазима (полубраници и друмска светлосна и звучна сигнализација), који се налази у насељеном месту Брестовац, на подручју скретничког блока 2 непосредне ТК станице Брестовац (између улазног сигнала из смера укрснице Печењевце и прве улазне скретнице), дошло је до налета воза број 4905 на друмско путничко возило марке *Ford* тип *Galaxy*, регистарске ознаке *NI 161-CL*.



Слика 4.2.1.1: Изглед путног прелаза (поглед из смера насеља Кутлеш)



Слика 4.2.1.2: Изглед оштећења на лок.441-707



Друмско путничко возило марке *Ford* тип *Galaxy*, регистарске ознаке *NI 161-CL* се кретало државним путем ПА реда ознаке 225: Гаџин хан - Брестовац - Бојник - Лебане у смеру ка центру Брестовца и на подручју путног прелаза ушло у профил пруге непосредно пре наиласка воза.

Воз број 4905 се кретао магистралном пругом *E 70/E 85*: Београд - Младеновац - Ниш - Прешево - државна граница - (Табановце), из смера станице Дољевац у смеру ка укрсници Печењевце. Воз је саобраћао, редовно, на релацији Ниш - Прешево. Састав воза су, гледано у смеру вожње, сачињавали: возна локомотива 441-707 и двоја кола серије *Vt* (кола број 50 72 2076 008-0 и број 50 72 2076 010-6). Након бављења у станици Брестовац због потреба путника, воз број 4905 је покренут са 3. главног пролазног колосека у смеру ка укрсници Печењевце. Након преласка воза преко излазног скретничког подручја, наиласком на путни прелаз *PBE 1*, 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 десни део чела возне локомотиве ударио у леви бок друмског возила (гледано у смеру вожње воза, односно друмског возила).

Након налета воз је наставио даље кретање у дужини од 66 *m*, након чега се зауставио, тако да је чело возне локомотиве затечено у *km 268+384*. Том приликом, воз је друмско возило гурао испред себе у дужини од приближно 10 *m*, након чега је возило одбачено ван колосека у десну страну, гледано у смеру вожње воза.

У возу се у тренутку озбиљне несреће, по процени кондуктера, налазило око 40 путника.

**Категорија:** Озбиљна несрећа

**Усмрћени и повређени:** 1 усмрћено лице, 2 теже и 2 лакше повређена лица  
(наведена лица су се налазила у друмском возилу)

Укупна штета причињена на железничким возилима:	500 000,00	динара
Укупна штета на инфраструктури:	338 020,56	динара
<b>Укупна директна материјална штета:</b>	<b>838 020,56</b>	<b>динара</b>

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

Према званичном средњем курсу Народне банке Србије на дан 21.08.2017. године, који износи 1 *EUR (Evro)* = 119,4050 *RSD* (Динара), укупна материјална штета настала у предметној несрећи износи 7 018,30 *EUR* (Евра).

#### 4.2.2. Узроци несреће утврђени истрагом

Директан и непосредан узрок настанка озбиљне несреће је тај што се друмско возило нашло на колосеку непосредно пре наиласка воза, чиме је створена опасна ситуација везана за настанак ове озбиљне несреће. До настанка опасне ситуације је дошло услед тога што је друмско возило обилазило полубранике који су били спуштени. Основни узрок озбиљне несреће је непридржавање одредби Закона о безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник РС“ бр 41/09, 53/10, 101/11, 32/13 - одлука УС, 55/14, 96/15 - др. закон и 9/16 - одлука УС) од стране возача друмског возила.

### 4.2.3. Издате безбедносне препоруке

**БП\_08/18** С обзиром да је неадекватно понашање возача друмских возила при преласку преко путних прелаза постало веома учестало у смислу непоштовања Закона о безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник РС“ бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - одлука УС, 55/2014, 96/2015 - др. закон и 9/2016 - одлука УС), потребно је да Агенција за безбедност саобраћаја детаљно истражи различите облике понашања, узроке таквог понашања и предложи мере које би допринеле подизању нивоа безбедности.

## 4.3. Исклизнуће маневарског састава

### 4.3.1. Кратак опис несреће

Дана 17.09.2017. године у 08:45 у *km* 1+935 магистралне пруге *E70/E85*: (Београд) - Раковица - Јајинци - Мала Крсна - Велика Плана, између Распутнице „К1“ и станице Раковица, на подручју града Београда, у београдском насељу Кнежевац, на делу пруге који се налази на насипу, из гураног маневарског састава дошло је до исклизнућа првих кола до локомотиве (кола типа *Arbel*, серије *Faboo* број 43 72 6531 273-0) са једном осовином. До исклизнућа је дошло тако што је леви точак исклизле осовине, гледано у смеру вожње воза, исклизао на спољну страну колосека, а десни точак је упао у колосек. Након исклизнућа, маневарски састав је прешао још 5,25 *m*, након чега се зауставио.



Слика 4.3.1.1: Изглед исклизлих кола



Слика 4.3.1.2: Изглед исклизлих кола

Маневарски састав се састојао од локомотиве 661-116 и 10 кола типа *Arbel*, серије *Faboo*. Кола из маневарског састава су била у саставу воза број 53786, код кога је 16.09.2017. године у 13:05 у *km* 1+938 дошло до исклизнућа једних кола типа *Arbel*, серије *Faboo* (првих кола до возне локомотиве 461-125).

Кола типа *Arbel*, серије *Faboo* која су била у маневарском саставу су власништво ЛП „ЕПС“, огранак ТЕНТ из Обреновца, а локомотива 661-116 је власништво „Србија Карго“ а.д.



Кола типа *Arbel* серије *Faboo* се састоје из два двоосовинска чланка, који формирају недељив склоп. У предметној несрећи, код кола број 43 72 6531 273-0 дошло је до исклизнућа друге осовине гледано од локомотиве, тако што је леви точак исклизле осовине, гледано у смеру вожње маневарског састава, исклизао на спољну страну колосека, а десни точак упао у колосек.

**Категорија:** Несрећа

**Усмрћени и повређени:** Нема

Укупна штета причињена на железничким возилима:	32 660,66	динара
Укупна штета на инфраструктури:	0,00	динара
Укупни трошкови дизања исклизлих возила:	364 210,40	динара
<b>Укупна директна материјална штета:</b>	<b>396 871,06</b>	<b>динара</b>

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

Према званичном средњем курсу Народне банке Србије на дан 15.09.2017. године, који износи  $1 \text{ EUR (Evro)} = 119,0326 \text{ RSD (Dinara)}$ , укупна материјална штета настала у предметној несрећи износи 3334,14 *Evra (EUR)*.

#### 4.3.2. Узроци несреће утврђени истрагом

На основу анализираних података, може се закључити да је комбинација витоперности колосека изнад експлоатационих граница, неповољних параметара конструкције кола типа *Arbel* серије *Faboo* који су битни за безбедност кретања возила по извитопереном колосеку и потискивања састава празних кола малом брзином произвела услове да дође до пењања точка на шину и исклизнућа.

„Техничка спецификација, Велика оправка теретних кола серије *Faboo*, тип *Arbel*“ коју је доставио ТЕНТ, не предвиђа довољно детаљно проверу вучно-одбојних уређаја између стално спрегнутих чланака кола што доводи до ситуације да се због заглављивања вучне руде, притисне силе у многим случајевима преносе преко ње уместо преко одбојника што неповољно утиче на безбедност и повећава могућност за исклизнуће кола.

Машиновођи локомотиве 661-116 нису достављени посебни сигурносни услови који су укључивали и забрану гурања маневарског састава. Осим тога дат му је оперативни налог да гурањем допреми маневарски састав у станицу Раковица, чиме је учињен озбиљан пропуст у безбедносној процедури.

#### 4.3.3. Издате безбедносне препоруке

**БП\_15/18** Дирекција за железнице да провери дозволе за коришћење кола типа *Arbel*, серије *Faboo* у смислу надзора над испуњеношћу услова за издавање сертификата о безбедности за превоз и да у дозволе унесе посебне услове за коришћење да се на јавној железничкој инфраструктури ова кола могу





превозити само као нарочита пошиљка са забраном потискивања и по потреби другим безбедносним ограничењима, а у складу са чланом 21. став 5 Закона о интероперабилности железничког система (*„Службени гласник РС“ број 41/2018*).

- БП\_16/18** Приликом издавања дозвола за коришћење за нова возила која се израђују по већ издатој дозволи за тип, Дирекција за железнице да поступи стриктно према члану 22. Закона о интероперабилности железничког система (*„Службени гласник РС“ број 41/2018*), како би се избегло да нова возила добију дозволу за коришћење и поред тога што нису усклађена са важећим техничким прописима (испурука и издавање дозволе за кола серије *Faboo* 2007/2008. године).
- БП\_17/18** Дирекција за железнице да изврши надзор над сертификатом о безбедности за управљање железничком инфраструктуром „ИЖС“ а.д. због непредузимања мера за хитно отклањање грешака типа „С“ утврђених мерењима мерним колима према Упутству 339 и да предузме мере из своје надлежности у складу са чланом 15. Закона о безбедности у железничком саобраћају (*„Службени гласник РС“ број 41/2018*).
- 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.
- БП\_19/18** Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Сектор за инспекцијски надзор, Група за инспекцијске послове железнице, да изврши ванредну проверу стања железничке инфраструктуре на магистралној прузи Е70/Е85: (Београд) - Раковица - Јајинци - Мала Крсна - Велика Плана између Распутнице „К1“ и станице Раковица и по потреби предузме мере из своје надлежности.
- 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.
- БП\_21/18** ЈП „ЕПС“ огранак ТЕНТ да приликом будућих набавки нових возила за свој возни парк захтева од добављача испоруку возила усклађених са актуелним техничким прописима, у циљу избегавања ризика од добијања Решења о одбијању издавања дозволе за тип возила.

БП\_22/18 ЛП “ЕПС“ огранак ТЕНТ да преиспита и допуни упутства за одржавање вучно-одбојних уређаја између два чланка једних кола типа *Arbel* серије *Faboo*, по аналогiji са провером чеоних вучно-одбојних уређаја уз прописивања контроле еластичних елемената вучне руде и малих одбојника на преси и додавање одговарајућих мерних и контролних листа, а у циљу избегавања да ови вучно-одбојни уређаји буду сувише преднапругнути или са зазором када су у стању без спољашњег оптерећења.

#### 4.4. На путном прелазу, налет воза број 4905 на друмско возило

##### 4.4.1. Кратак опис несреће

Дана 09.10.2017. године у 20:26 на магистралној прузи *E 70/E 85*: Београд - Младеновац - Лапово - Ниш - Прешево - Државна граница - (Табановце), на подручју насељеног места Горње Поље, 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 у *km 304+277*, дошло је до налета воза број 4905 на друмско путничко возило марке *Opel* типа *Astra 1.4/5* регистарских ознака *LE 058-LR*.



Слика 4.4.1.1: Изглед путног прелазу (поглед из смера центра Грделице)



Слика 4.4.1.2: Изглед објекта - стражаре

Друмско путничко возило марке *Opel* типа *Astra 1.4/5* регистарских ознака *LE 058-LR* се кретало некатогорисаним путем из смера Грделице ка насељу Ораовица. Наиласком на путни прелаз у нивоу у *km 304+277*, возило се није зауставило испред путног прелазу, већ је наставило вожњу и на подручју путног прелазу ушло у профил пруге непосредно пре наиласка воза.

Састав воза број 4905 су, гледано у смеру вожње, сачињавали: возна локомотива 441-746 и двоја кола серије *B* (број 51 72 2071 003-5 и број 50 72 2076 012-2). Након бављења у станици Грделица због потреба путника, воз број 4905 је покренут из станице Грделица у смеру ка станици Предејане. Крећући се на отвореној прузи ка станици Предејане, наиласком на путни прелаз у *km 304+277*, 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 десни део чела возне локомотиве ударио у десни бок друмског возила (гледано у смеру вожње воза, односно друмског возила).



Након налета воз је наставио даље кретање у дужини од 129 *m*. Приликом удара, воз је друмско возило одбацио ван колосека у десну страну, гледано у смеру вожње воза. Друмско возило је затечено са десне стране колосека на 13,5 *m* од путног прелаза.

У возу се у тренутку озбиљне несреће, по процени кондуктера, налазило седам путника.

**Категорија:** Озбиљна несрећа

**Усмрћени и повређени:** 1 усмрћено лице, 1 теже повређено лице  
(наведена лица су се налазила у друмском возилу)

Укупна штета причињена на железничким возилима: 96 376,00 динара

Укупна штета на инфраструктури: 0,00 динара

**Укупна директна материјална штета: 96 376,00 динара**

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

Према званичном средњем курсу Народне банке Србије на дан 09.10.2017. године, који је износио 1 *EUR (Evro)* = 119,1859 *RSD* (Динара), укупна материјална штета настала у предметној несрећи износи 808,92 *EUR* (Евра).

#### 4.4.2. Узроци несреће утврђени истрагом

Директан и непосредан узрок настанка озбиљне несреће је тај што се друмско возило нашло на колосеку непосредно пре наилаaska воза, чиме је створена опасна ситуација везана за настанак ове озбиљне несреће. Возач друмског возила је имао могућност да са границе опасног подручја благовремено уочи воз који је наилазио.

Основни узрок озбиљне несреће је непридржавање одредби Закона о безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник РС“ бр 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - одлука УС, 55/2014, 96/2015 - др. закон и 9/2016 - одлука УС) од стране возача друмског возила. Чињеница да прописана Зона потребне прегледности није била обезбеђена, ни на који начин не умањује одговорност возача друмског возила, јер је он био дужан да поштује саобраћајни знак II-2: „Обавезно заустављање“, да стане и да се увери да ли воз наилази. С обзиром да брзиномерни уређај којим је опремљена локомотива не бележи употребу локомотивске сирене, а да у изјавама које се односе на употребу сирене непосредно пре озбиљне несреће, постоји одређена контрадикторност, не може се поуздано утврдити да ли је машиновођа давао сигнални знак 67: „Пази“ онако како му налажу одредбе Сигналног правилника („Службени гласник ЗЈЖ“ бр.4/96 и бр.5/96). Недавање овог сигналног знака на начин како то прописује Сигнални правилник („Службени гласник ЗЈЖ“ бр.4/96 и бр.5/96), могло је да допринесе настанку ове озбиљне несреће.

#### 4.4.3. Издате безбедносне препоруке

**БП\_09/18** Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре да прилагоди Правилник 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“ 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 бициклическе 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 „+“ (видети тачку 3.4.2).

**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.

**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.

**БП\_12/18** „ИЖС“ а.д. да приликом вршења истраге несрећа на путним прелазима, истражне комисије знатно више пажње поклоне прикупљању свих релевантних чињеница, како би било могуће утврдити све узроке настанка несреће, а све у циљу предузимања одговарајућих мера.

**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.

**БП\_14/18** „Србија Воз“ а.д да приликом вршења истраге несрећа на путним прелазима, истражне комисије знатно више пажње поклоне прикупљању свих релевантних чињеница, како би било могуће утврдити све узроке настанка несреће, а све у циљу предузимања одговарајућих мера.

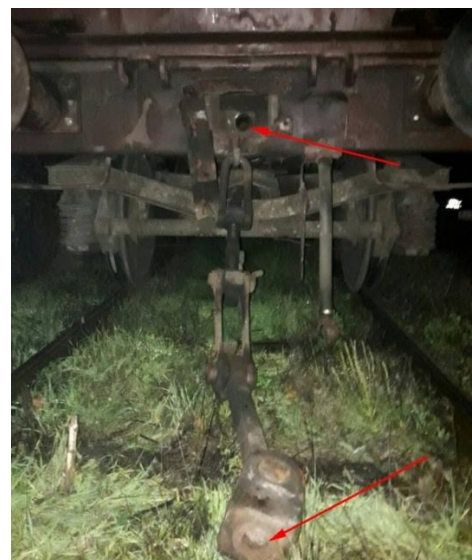
## 4.5. Исклизнуће воза број 56990

### 4.5.1. Кратак опис несреће

Дана 03.11.2017. године у 15:25 у *km* 33+150 локалне пруге Марковац - Ресавица, између станица Свилајнац и Деспотовац, на подручју општине Деспотовац, у близини насеља Витанце, на делу отворене пруге у близини места укрштања у нивоу са локалним путем Деспотовац - Витанце - Балајнац (путни прелаз у нивоу), дошло је до исклизнућа и раскинућа воза број 56990. Из састава воза су, гледано од возне локомотиве 661-158, исклизла двадесетпрва кола серије *Eas* број 80 72 5952 334-6 са оба обртна постоља (четири осовине). Исклизла кола су била товарена мрким угљем (сењско-ресавски ситан). Након исклизнућа, воз је прешао још 42 *m* након чега се зауставио. До раскинућа је дошло између шестих кола број 80 72 5952 245-4 и седмих кола број 80 72 5958 891-9 (на шестим колима серије *Eas* број 80 72 5952 245-4 је ишчупана кука тегљеника). Подручје на коме је настала предметна несрећа није насељено.



Слика 4.5.1.1: Изглед исклизлих кола



Слика 4.5.1.2: Изглед места раскинућа

Исклизла кола су затечена у зони колосека, на својим точковима. Није дошло до нагињања или превртања кола и није дошло до померања или расипања товара.

Сва кола серије *Eas* која су била у саставу воза број 56990 су била товарена мрким угљем (сењско-ресавски ситан).



**Категорија:** Несрећа

**Усмрћени и повређени:** Нема

Укупна штета причињена на железничким возилима:	70 320,00	динара
Укупна штета на инфраструктури:	478 296,00	динара
Укупни трошкови дизања исклизлих возила:	749 607,96	динара
<b>Укупна директна материјална штета:</b>	<b>1 298 223,96</b>	<b>динара</b>

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

Према званичном средњем курсу Народне банке Србије на дан 03.11.2017. године, који износи  $1 \text{ EUR (Euro)} = 118,8253 \text{ RSD (Dinara)}$ , укупна материјална штета настала у предметној несрећи износи  $10\,925,48 \text{ Evra (EUR)}$ .

#### 4.5.2. Узроци несреће утврђени истрагом

Непосредни узрок несреће је незадовољавајуће стање пруге на деоници на којој је дошло до несреће. Директни узрок је недостајући и лабав причврсни прибор и трули и испуцали прагови у низу, комбиновано са витоперношћу колосека у зони исклизнућа од  $23 \text{ mm}$ , што је преко дозвољеног експлоатационог максимума који износи  $18 \text{ mm}$ .

Основни узрок несреће је тај што је одржавање пруге на посматраној деоници испод технички прихватљивог минимума.

Упутством о јединственим критеријумима за контролу стања пруга на мрежи ЈЖ, Упутство 339 („Службени гласник ЗЈЖ бр.2/2001 и 4/2004“), уведено је за случај „незадовољавајућег“ стања колосека (грешке у геометрији колосека изнад експлоатационих граница „С“) као алтернативна мера „смањење брзине“, која у ранијим издањима упутства (из 1989. године) није постојала. Такође је избрисан пасус из ранијег издања Упутства 339 из 1989. године који је предвиђао да се пре достизања експлоатационих граница предузму мере да не дође до њиховог прекорачења. Важећи Правилник о техничким условима и одржавању горњег строја железничких пруга број: 340-201-2/2016 („Службени гласник РС“ бр.39/16 и 74/16) као ни Упутство 339 не утврђује експлицитно и јасно експлоатационе границе за стање прагова и причврсног прибора при којима се због безбедносних ризика морају предузети тренутне корективне мере или затворити колосек за саобраћај.

#### 4.5.3. Издате безбедносне препоруке

**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.



**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 је 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*.

**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.

**БП\_26/18** Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Сектор за инспекцијски надзор, Група за инспекцијске послове железнице, да изврши ванредну проверу стања железничке инфраструктуре на локалној прузи Марковац- Ресавица и предузме мере из своје надлежности.

## 4.6. Исклизнуће воза број 53527

### 4.6.1. Кратак опис несреће

Дана 23.12.2017. године у 13:15 у *km 122+250* регионалне пруге Панчево Главна станица - Зрењанин - Кикинда - *Jimbolia (CFR SA)* приликом уласка у станицу Нови Бечеј, на подручју насељеног места Нови Бечеј, код воза број 53527 дошло је до исклизнућа осам кола серије *Za* товарених сирћетном киселином (*RID 83/2789*). Од осам исклизлих кола, четворо кола се преврнуло на бок а код троје преврнутих кола је дошло до цурења сирћетне киселине. Из састава воза су, гледано од возне локомотиве, исклизла друга кола број 33 72 7937 501-4 са првим точком првог обртног постоља и два точка другог обртног постоља, трећа кола број 33 72 7993 510-6 су се преврнула на бок и из истих је цурила киселина, четврта кола број 33 72 7993 519-7 су се преврнула на бок и из истих је цурила киселина, пета кола број 33 72 7993 520-5 су се преврнула на бок, шеста кола број 33 72 7993 516-3 су исклизла са свим осовинама и остала су да стоје на својим точковима на насипу укусо у односу на осу колосека, седма кола број 33 72 7977 585-8 су исклизла са свим осовинама и остала да стоје у зони колосека на својим точковима, осма кола број 33 72 7977 519-7 су се преврнула на бок и из истих је цурила киселина и девета кола број 33 72 7937 503-0 су исклизла са првим обртним постољем и остала да стоје у зони колосека на својим точковима.



Слика 4.6.1.1: Изглед исклизлих кола



Слика 4.6.1.2: Изглед исклизлих кола

Воз број 53527 је саобраћао на релацији Кикинда - Банатско Милошево - Зрењанин. Састав воза су сачињавали: возна локомотива 661-243, 14 кола серије *Za* товарена сирћетном киселином, 9 кола серије *Za* празно и 1 кола серије *Ea* празно.

Прекид саобраћаја је трајао до 29.12.2017. године у 14:30.

**Категорија:** Несрећа

**Усмрћени и повређени:** Нема

У овој несрећи услед цурења из преврнутих кола-цистерна, дошло је до губитка дела робе (сирћетне киселине). До губитка дела робе је дошло из троје кола-цистерна и то према следећем:

из кола број 33 72 7993 510-6	исцурело 1,76 t	у вредности од 853,60	евра
из кола број 33 72 7993 519-7	исцурело 2,16 t	у вредности од 1 047,60	евра
из кола број 33 72 7977 519-7	исцурело 0,67 t	у вредности од 324,95	евра

**Укупно исцурело 4,59 t у вредности од 2 226,15 евра**

Према званичном средњем курсу Народне банке Србије на дан 22.12.2017. године, који износи 1 EUR (Евро) = 119,0224 RSD (Динара), материјална штета настала услед губитка товара (сирћетне киселине) износи 264 962,91 RSD (Динара).

Укупна штета причињена на железничким возилима:	9 260 799,13	динара
Укупна штета на инфраструктури:	3 659 313,40	динара
Укупни трошкови дизања исклизлих возила:	6 956 784,30	динара
<b>Укупна директна материјална штета:</b>	<b>19 876 896,83</b>	<b>динара</b>

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





Према званичном средњем курсу Народне банке Србије на дан 22.12.2017. године, који износи  $1 \text{ EUR (Evro)} = 119,0224 \text{ RSD (Dinara)}$ , укупна материјална штета настала у предметној несрећи износи 167.001,31 *Evra (EUR)*.

#### 4.6.2. Узроци несреће утврђени истрагом

Непосредни узрок несреће је незадовољавајуће стање пруге на деоници на којој је дошло до несреће. Директни узрок је недостајући и лабав причврсни и везни прибор, трули и испуцали прагови у низу, комбиновано са проширењем (41 mm), надвишењем (-27 mm) и витоперношћу (36 mm) колосека у зони исклизнућа, што је преко експлоатационог максимума.

Основни узрок несреће је тај што је одржавање пруге на посматраној деоници испод технички прихватљивог минимума.

Главни узрок је дугогодишња пракса коришћења пруге са возовима са претегом, тј. са оптерећењима која превазилазе пројектована оптерећења пруге у свакодневној експлоатацији, комбиновано са одржавањем пруге испод техничког минимума.

Упутством о јединственим критеријумима за контролу стања пруга на мрежи ЈЖ, Упутство 339 („Службени гласник ЗЈЖ“ бр.2/2001 и 4/2004) године уведено је за случај „незадовољавајућег“ стања колосека (грешке у геометрији колосека изнад експлоатационих граница „С“) као алтернативна мера „смањење брзине“, која у ранијим издањима Упутства 339 (из 1989. године) није постојала. Такође је избрисан пасус из ранијег издања Упутства 339 из 1989. године који је предвиђао да се пре достизања експлоатационих граница предузму мере да не дође до њиховог прекорачења. Важећи Правилник о техничким условима и одржавању горњег строја железничких пруга број: 340-201-2/2016 („Службени гласник РС“ бр.39/16 и 74/16) као ни Упутство 339 не утврђује експлицитно и јасно експлоатационе границе за стање прагова и причврсног прибора при којима се због безбедносних ризика морају предузети тренутне корективне мере или затворити колосек за саобраћај.

Поклопци на неким колима-цистернама вероватно нису били довољно притегнути или заптивке или заптивне површине нису биле у исправном стању, што је могло допринети цурењу опасног терета из кола-цистерни и потенцијалном угрожавању животне средине.

„МСК“ а.д. Кикинда у својим упутствима нема прописан поступак при затварању отвора за утакање на цистернама већ је тај поступак само део програма за обуку радника.

#### 4.6.3. Издате безбедносне препоруке

**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.

**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 ускладу 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*.

- 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.
- 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.
- БП\_31/18** Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Сектор за инспекцијски надзор, Група за инспекцијске послове железнице, да изврши ванредну проверу стања железничке инфраструктуре на регионалној прузи Панчево Главна станица - Зрењанин - Кикинда - (*Jimbolia*) и предузме мере из своје надлежности.
- БП\_32/18** „МСК“ а.д. Кикинда да додатно обрати пажњу на поступак затварања отвора за пуњење кола-цистерни за сирћетну киселину и изврши додатну обуку особља.
- БП\_33/18** „МСК“ а.д. Кикинда да поступак затварања поклопаца отвора за пуњење на колима-цистернама дефинише доношењем упутства и у њему пропише момент притезања вијака на поклопцима дома за пуњење.



## 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 и међународну сарадњу је у 2018. години издао 33 (тридесет и три) безбедносне препоруке. У 2017. години је издато 7 (седам) безбедносних препорука. Од укупно 40 (четрдесет) безбедносних препорука које је ЦИНС издао у 2017. и 2018. години, Дирекцији за железнице је издато 34 (тридесет и четири) безбедносне препоруке (85,00%), а другим органима и организацијама је издато 6 (шест) безбедносних препорука (15,00%).

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
<b>Укупно</b>	<b>34</b>	<b>85,00</b>	<b>6</b>	<b>15,00</b>	<b>40</b>	<b>100,00</b>

Табела 5.2: Безбедносне препоруке - статус

Година	Прихваћене		Извршене		Нису прихваћене или није достављен одговор		Укупно	
	[број]	[%]	[број]	[%]	[број]	[%]	[број]	[%]
2017.	3	42,86	1	14,28	3	42,86	7	100,00
2018.	19	57,58	6	18,18	8	24,24	33	100,00
<b>Укупно</b>	<b>22</b>	<b>55,00</b>	<b>7</b>	<b>17,50</b>	<b>11</b>	<b>27,50</b>	<b>40</b>	<b>100,00</b>

Због низа несрећа исклизнућа возова у 2017. години и значаја проблематике, ЦИНС је у циљу могућег повећања безбедности на железници и превенцији настанка нових несрећа издао Дирекцији за железнице идентичне безбедносне препоруке БП\_01/17, БП\_23/18 и БП\_27/18. Наведеним безбедносним препорукама је слична и безбедносна препорука БП\_18/18. Све претходно наведене безбедносне препоруке Дирекција за железнице није прихватила.



## 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 340-439-2/2019 од 12.04.2019. године, безбедносна препорука БП\_01/17 није прихваћена.

**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 340-439-2/2019 од 12.04.2019. године, безбедносна препорука БП\_02/17 није прихваћена.

**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 извештај - допис I-01 број 340-1162/2019 од 21.08.2019. године, безбедносна препорука БП\_03/17 је прихваћена и у реализацији.

**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 извештај - допис I-01 број 340-1162/2019 од 21.08.2019. године, безбедносна препорука БП\_04/17 је прихваћена и у реализацији.



**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 извештај - допис I-01 број 340-1162/2019 од 21.08.2019. године, безбедносна препорука БП\_05/17 је прихваћена и у реализацији.

**БП\_06/17** „Србија Карго“ а.д. да изврши ванредно поучавање особља вучног возила да у случају избацивања заштите вуче, визуелном контролом из кабине вучног возила проверавају стање воза (евентуално исклизнуће), посебно ако се по покретању после избацивања заштите појаве и најмањи трзаји у возу или неравномерност брзине.

**Статус препоруке:** Дирекција за железнице је доставила извештај - допис I-01 број 340-1162/2019 од 21.08.2019. године, безбедносна препорука БП\_06/17 је извршена.

**БП\_07/17** МГСИ, Сектор за инспекцијски надзор, Група за инспекцијске послове железнице, да изврши ванредну проверу стања железничке инфраструктуре на магистралној прузи Београд Ранжирна „А“ - Распутница „Б“ - Распутница „К“ - Ресник и по потреби предузме мере из своје надлежности.

**Статус препоруке:** МГСИ, Сектор за инспекцијски надзор, Група за инспекцијске послове железнице, није доставило одговор.

## **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\_01/18** „Србија Воз“ а.д. да у мерној листи ИВ:594 244 изврши измене тако да се текст „Гранична мера“ замени са „Гранична мера *d-DI*“ и да на бази одговарајуће анализе (прорачун и слично) дефинише и у мерну листу упише граничну вредност за безбедну експлоатацију између две редовне оправке. (објашњено у тачки 4.2.3).

**Статус препоруке:** Дирекција за железнице је доставила извештај - допис I-01 број 340-1164/2019 од 21.08.2019. године, безбедносна препорука БП\_01/18 је извршена.

**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 (објашњено у тачки 4.2.3).



**Статус препоруке:** Дирекција за железнице је доставила извештај - допис I-01 број 340-1164/2019 од 21.08.2019. године, безбедносна препорука БП\_02/18 је прихваћена и у реализацији.

**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), (објашњено у тачки 4.2.5).

**Статус препоруке:** Дирекција за железнице је доставила извештај - допис I-01 број 340-1164/2019 од 21.08.2019. године, безбедносна препорука БП\_03/18 је прихваћена и у реализацији.

**БП\_04/18** „Србија Воз“ а.д. да о овом случају информише контролно пријемне органе и предузме мере да се посебна пажња контроле у редовним оправкама посвети радовима на компонентама које имају значајан утицај на безбедност.

**Статус препоруке:** Дирекција за железнице је доставила извештај - допис I-01 број 340-1164/2019 од 21.08.2019. године, безбедносна препорука БП\_04/18 је извршена.

**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 извештај - допис I-01 број 340-1164/2019 од 21.08.2019. године, безбедносна препорука БП\_05/18 је прихваћена и у реализацији.

**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 извештај - допис I-01 број 340-1164/2019 од 21.08.2019. године, безбедносна препорука БП\_06/18 је прихваћена и у реализацији.



**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 340-1052/2019 од 29.07.2019. године, безбедносна препорука БП\_07/18 је прихваћена и у реализацији.

**5.2.2. Извештај о истрази (ЖС-03/17) 33 Број: 340-00-8226/2017-21 од 16.05.2018. године (озбиљна несрећа, налет воза број 4905 на друмско путничко возило од 21.08.2017. године у 19:38 на магистралној прузи Е 70/Е 85: Београд - Младеновац - Лапово - Ниш - Прешево - државна граница - (Табановце), на путном прелазу у нивоу *PBE I*, осигураном аутоматским уређајима на путним прелазима (полубраници и друмска светлосна и звучна сигнализација), који се налази на подручју скретничког блока 2 непосреднуге ТК станице Брестовац)**

**БП\_08/18** С обзиром да је неадекватно понашање возача друмских возила при преласку преко путних прелаза постало веома учестало у смислу непоштовања Закона о безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник РС“ бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - одлука УС, 55/2014, 96/2015 - др. закон и 9/2016 - одлука УС), потребно је да Агенција за безбедност саобраћаја детаљно истражи различите облике понашања, узроке таквог понашања и предложи мере које би допринеле подизању нивоа безбедности.

**Статус препоруке:** Агенција за безбедност саобраћаја је доставила извештај - допис број 221-340-03-1/2019-01 од 24.06.2019. године, безбедносна препорука БП\_08/18 је извршена.

**5.2.3. 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)**

**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:

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

испред  $s$  треба да стоји знак „-“, а не знак „+“ (видети тачку 3.4.2).

**Статус препоруке:** МГСИ је доставило извештај - допис број 340-01-0059/2019-04 од 03.07.2019. године, 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 извештај - допис I-01 број 340-1052/2019 од 29.07.2019. године, безбедносна препорука БП\_10/18 је прихваћена и у реализацији.

**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 извештај - допис I-01 број 340-1052/2019 од 29.07.2019. године, безбедносна препорука БП\_11/18 је прихваћена и у реализацији.

**БП\_12/18** „ИЖС“ а.д. да приликом вршења истраге несрећа на путним прелазима, истражне комисије знатно више пажње поклоне прикупљању свих релевантних чињеница, како би било могуће утврдити све узроке настанка несреће, а све у циљу предузимања одговарајућих мера.

**Статус препоруке:** Дирекција за железнице је доставила извештај - допис I-01 број 340-1052/2019 од 29.07.2019. године, безбедносна препорука БП\_12/18 је прихваћена и у реализацији.

**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 извештај - допис I-01 број 340-1052/2019 од 29.07.2019. године, безбедносна препорука БП\_13/18 је прихваћена.

**БП\_14/18** „Србија Воз“ а.д. да приликом вршења истраге несрећа на путним прелазима, истражне комисије знатно више пажње поклоне прикупљању свих релевантних чињеница, како би било могуће утврдити све узроке настанка несреће, а све у циљу предузимања одговарајућих мера.

**Статус препоруке:** Дирекција за железнице је доставила извештај - допис I-01 број 340-1163/2019 од 21.08.2019. године, безбедносна препорука БП\_14/18 је прихваћена и у реализацији.

**5.2.4. 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\_15/18** Дирекција за железнице да провери дозволе за коришћење кола типа *Arbel*, серије *Faboo* у смислу надзора над испуњеношћу услова за издавање сертификата о безбедности за превоз и да у дозволе унесе посебне услове за коришћење да се на јавној железничкој инфраструктури ова кола могу превозити само као нарочита пошиљка са забраном потискивања и по потреби другим безбедносним ограничењима, а у складу са чланом 21. став 5 Закона о интероперабилности железничког система („Службени гласник РС“ број 41/2018).

**Статус препоруке:** Дирекција за железнице је доставила извештај - допис I-01 број 340-897-2/2019 од 10.07.2019. године, безбедносна препорука БП\_15/18 није прихваћена.



**БП\_16/18** Приликом издавања дозвола за коришћење за нова возила која се израђују по већ издатој дозволи за тип, Дирекција за железнице да поступи стриктно према члану 22. Закона о интероперабилности железничког система („Службени гласник РС“ број 41/2018), како би се избегло да нова возила добију дозволу за коришћење и поред тога што нису усклађена са важећим техничким прописима (испорука и издавање дозволе за кола серије *Faboo* 2007/2008. године).

**Статус препоруке:** Дирекција за железнице је доставила извештај - допис I-01 број 340-897-2/2019 од 10.07.2019. године, безбедносна препорука БП\_16/18 је прихваћена.

**БП\_17/18** Дирекција за железнице да изврши надзор над сертификатом о безбедности за управљање железничком инфраструктуром „ИЖС“ а.д. због непредузимања мера за хитно отклањање грешака типа „С“ утврђених мерењима мерним колима према Упутству 339 и да предузме мере из своје надлежности у складу са чланом 15. Закона о безбедности у железничком саобраћају („Службени гласник РС“ број 41/2018).

**Статус препоруке:** Дирекција за железнице је доставила извештај - допис I-01 број 340-897-2/2019 од 10.07.2019. године, безбедносна препорука БП\_17/18 је прихваћена и у реализацији.

**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 340-897-2/2019 од 10.07.2019. године, безбедносна препорука БП\_18/18 није прихваћена.

**БП\_19/18** Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Сектор за инспекцијски надзор, Група за инспекцијске послове железнице, да изврши ванредну проверу стања железничке инфраструктуре на магистралној прузи Е70/Е85: (Београд) - Раковица - Јајинци - Мала Крсна - Велика Плана између Распутнице „К1“ и станице Раковица и по потреби предузме мере из своје надлежности.

**Статус препоруке:** МГСИ, Сектор за инспекцијски надзор, Група за инспекцијске послове железнице, није доставило одговор.

**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 извештај - допис I-01 број 340-1165/2019 од 21.08.2019. године, безбедносна препорука БП\_20/18 је прихваћена и у реализацији.

**БП\_21/18** ЈП „ЕПС“ огранак ТЕНТ да приликом будућих набавки нових возила за свој возни парк захтева од добављача испоруку возила усклађених са актуелним техничким прописима, у циљу избегавања ризика од добијања Решења о одбијању издавања дозволе за тип возила.

**Статус препоруке:** Дирекција за железнице је доставила извештај - допис I-01 број 340-1165/2019 од 21.08.2019. године, безбедносна препорука БП\_21/18 је прихваћена.

**БП\_22/18** ЈП „ЕПС“ огранак ТЕНТ да преиспита и допуни упутства за одржавање вучно-одбојних уређаја између два чланка једних кола типа *Arbel* серије *Faboo*, по аналогији са провером чеоних вучно-одбојних уређаја уз прописивања контроле еластичних елемената вучне руде и малих одбојника на преси и додавање одговарајућих мерних и контролних листа, а у циљу избегавања да ови вучно-одбојни уређаји буду сувише преднапрегнути или са зазором када су у стању без спољашњег оптерећења.

**Статус препоруке:** Дирекција за железнице је доставила извештај - допис I-01 број 340-1165/2019 од 21.08.2019. године, безбедносна препорука БП\_22/18 је извршена.

**5.2.5. 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 340-1052/2019 од 29.07.2019. године, безбедносна препорука БП\_23/18 није прихваћена.

**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 је 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 извештај - допис I-01 број 340-1166/2019 од 21.08.2019. године, безбедносна препорука БП\_24/18 је прихваћена и у реализацији.

**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 извештај - допис I-01 број 340-1166/2019 од 21.08.2019. године, безбедносна препорука БП\_25/18 је прихваћена и у реализацији.

**БП\_26/18** Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Сектор за инспекцијски надзор, Група за инспекцијске послове железнице, да изврши ванредну проверу стања железничке инфраструктуре на локалној прузи Марковац- Ресавица и предузме мере из своје надлежности.

**Статус препоруке:** МГСИ, Сектор за инспекцијски надзор, Група за инспекцијске послове железнице, није доставило одговор.

**5.2.6. 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 Бечеј)**

**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 340-1052/2019 од 29.07.2019. године, безбедносна препорука БП\_27/18 није прихваћена.

**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 извештај - допис I-01 број 340-1167/2019 од 21.08.2019. године, безбедносна препорука БП\_28/18 је прихваћена и у реализацији.

**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 извештај - допис I-01 број 340-1167/2019 од 21.08.2019. године, безбедносна препорука БП\_29/18 је прихваћена и у реализацији.

**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 извештај - допис I-01 број 340-1167/2019 од 21.08.2019. године, безбедносна препорука БП\_30/18 је прихваћена и у реализацији.

**БП\_31/18** Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Сектор за инспекцијски надзор, Група за инспекцијске послове железнице, да изврши ванредну проверу стања железничке инфраструктуре на регионалној прузи Панчево Главна станица - Зрењанин - Кикинда - (*Jimbolia*) и предузме мере из своје надлежности.

**Статус препоруке:** МГСИ, Сектор за инспекцијски надзор, Група за инспекцијске послове железнице, није доставило одговор.

**БП\_32/18** „МСК“ а.д. Кикинда да додатно обрати пажњу на поступак затварања отвора за пуњење кола-цистерни за сирћетну киселину и изврши додатну обуку особља.

**Статус препоруке:** Дирекција за железнице је доставила извештај - допис I-01 број 340-1167/2019 од 21.08.2019. године, безбедносна препорука БП\_32/18 је извршена.

**БП\_33/18** „МСК“ а.д. Кикинда да поступак затварања поклопаца отвора за пуњење на колима-цистернама дефинише доношењем упутства и у њему пропише момент притезања вијака на поклопцима дома за пуњење.

**Статус препоруке:** Дирекција за железнице је доставила извештај - допис I-01 број 340-1167/2019 од 21.08.2019. године, безбедносна препорука БП\_33/18 је извршена.