

Số: **315** /TB-ĐS

Hà Nội, ngày **25** tháng 9 năm 2018

THÔNG BÁO

Kết quả phân tích vụ tai nạn tàu SBN1 trật bánh toa xe 231421 xảy ra ngày 24/8/2018 tại km 1570+080 khu gian Suối Vận – Sông Phan.

Ngày 20/8/2018 vào lúc 6h15' tại km 1570+080 khu gian Suối Vận – Sông Phan xảy ra vụ tai nạn tàu SBN1, toa xe 231421 bị trật bánh. Sau khi nhận được thông tin vụ tai nạn, Tổng công ty ĐSVN đã chỉ đạo Chi nhánh KTĐS Sài Gòn chủ trì, phối hợp với các đơn vị liên quan khẩn trương triển khai thực hiện công tác cứu hộ, tổ chức khám nghiệm hiện trường, tập hợp hồ sơ, tổ chức phân tích tìm nguyên nhân và quy kết trách nhiệm vụ tai nạn.

Căn cứ hồ sơ vụ tai nạn; Căn cứ báo cáo kết quả phân tích vụ tai nạn tàu SBN1 tại văn bản số 434/CNSG-KHKT ngày 14/9/2018 của Giám đốc Chi nhánh KTĐS Sài Gòn – Chủ tịch Hội đồng phân tích vụ tai nạn, Tổng công ty ĐSVN thông báo nội dung cụ thể như sau:

1. Khái quát tình hình tai nạn:

Tàu SBN1 ngày 20/8/2018 do đầu máy 919 kéo 20 toa xe, tổng trọng 657,5 tấn chạy thông qua ga Suối Vận lúc 06h06'. Tàu chạy đến km 1570+810 lúc 06h15' Lái tàu thấy có hiện tượng đoàn tàu mất tốc độ, sau khi kiểm tra phía sau thấy bụi đã hãm đoàn tàu lại. Sau khi đi xuống kiểm tra thực tế thấy toa xe 231421 tại Km 1570+560 nằm ở vị trí thứ 15 trong thành phần đoàn tàu bị trật bánh giá chuyển hướng số 1 về phía trái lý trình. Trục 1 và trục 2 bị trật bánh cách mép ray khoảng 35 cm.

2. Quá trình tổ chức cứu hộ:

Sau khi nhận được tin báo lúc 06h20' ngày 20/8/2018, Chi nhánh KTĐS Sài Gòn đã cử giám sát khu vực, các trưởng ga Suối Vận, Sông Phan đến hiện trường và phối hợp với Đội đường Bình Thuận, Chi nhánh VTĐS Bình Thuận, Trạm KCTX Bình Thuận đo đạc số liệu và khám nghiệm hiện trường.

Tại ga Bình Thuận: Điều độ chạy tàu đã phát mệnh lệnh lúc 6h16' yêu cầu ga Bình Thuận lập tàu cứu viện. Tàu cứu viện xuất phát lúc 7h02' đến ga Suối Vận lúc 7h32'.

Tại ga Suối Vận: sau khi tàu cứu viện đến đã tiến hành cắt toa xe XT trên đường số 1 và gửi đầu máy đơn vào khu gian để kéo 5 toa xe trong thành phần về lại ga, xuất phát lúc 7h45' đến lúc 8h00'.

Tại hiện trường:

- Lúc 7h35' đầu máy 919 kéo 14 toa xe về ga Sông Phan lúc 8h10'.
- Lúc 8h00' máy đơn từ ga Suối Vân đến đã kéo 5 toa xe xuất phát lúc 8h10' về ga Suối Vân lúc 8h25', qua địa điểm tai nạn 3km/h.
- Lúc 8h50' tàu cứu viện 8503 xuất phát ga Suối Vân đến hiện trường lúc 9h10' tiến hành kê lót và tổ chức cứu hộ.
- Từ 9h30' đến 9h50' tiến hành sàng và đưa được toa xe lên đường.
- Sau khi kiểm tra trạng thái kỹ thuật toa xe và thu hồi dụng cụ đến 10h00' tàu 8503 xuất phát tại hiện trường đến ga Suối Vân lúc 10h17'.

Điều độ đã phát mệnh lệnh 617 giải toả khu gian Suối Vân – Sông Phan vào lúc 10h27', trả đường với tốc độ $V_{max} = 10\text{km/h}$ từ km 1570+080 đến 1570+580.

3. Thiệt hại:

- Bế tắc chính tuyến từ 06h15' đến 10h27' ngày 20/8/2018.
- Chi phí chậm tàu Ban Vận tải phân tích và thông báo sau.
- Các chi phí khác các đơn vị sẽ có thông báo sau.

4. Kết quả khám nghiệm:

4.1. Về đầu máy.

Đầu máy kéo tàu chạy từ ga Bình Thuận chạy đến vị trí xảy ra tai nạn km 1570+080 (khu gian Suối Vân – Sông Phan) không vi phạm tốc độ cầu đường theo quy định. Tốc độ lớn nhất là 59 km/h (tốc độ cho phép lớn nhất trong khu gian 60km/h); Tốc độ tại thời điểm trật bánh là 57km/h.

4.2. Về cầu đường.

Đặc điểm của đường tại vị trí tai nạn km 1570+087: đường cong bán kính $R=300\text{m}$, GK=15mm, Siêu cao = 90mm. Tốc độ cầu đường cho phép là 70km/h.

- Về cự ly: điểm 6 = +8; điểm 11 = +7; điểm 15 = +7; 16 = +8; 17 = +9; 20 = +7; 21 = +8; 22 = +9; 33 = +7; 45 = +7.
- Về biến đổi thủy bình tại các điểm: 32-33; 35-36; 43-44; 44-45 biến đổi > 2‰.

Cự ly và biến đổi thủy bình đều sai phạm: vượt tiêu chuẩn kỹ thuật theo khoản 5.1.4 và 5.2.3 của tiêu chuẩn cơ sở số TCCS02: 2014/VNRA ban hành kèm theo Quyết định số 684/QĐ-CĐSVN ngày 30/12/2014.

4.3. Về toa xe.

Toa xe 231421 SCL TC 10/2013; SCN2 ĐN 27/4/2017. Bảo dưỡng định kỳ KH, KM ST 24/04/2018.

Sai phạm:

- Toàn bộ độ hở giữa hộp trục và khung giá chuyển theo chiều dọc trục nhỏ nhất là 10,9, lớn nhất là 18 sai phạm so với quy định tại văn bản 331/ĐS-ĐMTX ngày 21/02/2005 (quy định cho phép từ 6-9 mm).

- Độ dơ của cối theo chiều dọc xe 19 mm quá quy định theo mục 191 hạn độ sửa chữa toa xe ban hành kèm theo Quyết định số 1533 QĐ/ĐMTX ngày 19/12/2000. Bu lông cối trên góc số 3 long lỏng (hở giữa cối trên và bệ xe là 3mm).

- Tổng độ hở bàn trượt tại vị trí 1 – 3 và vị trí 2 – 4 bằng 12,5 vượt quá quy định theo điều 58 Quy trình khám chữa toa xe ban hành kèm theo Quyết định số 789/QĐ-ĐS ngày 08/7/2008 (quy định cho phép từ 2 – 12 mm).

4.4. Về hàng hóa.

Toa xe chở hàng bách hóa tổng trọng thực tế 18,388 tấn không vượt quá quy định tải trọng cho phép của toa xe (30 tấn). Hàng hóa không bị xô lệch, xếp đúng quy cách.

5. Kết luận:

Căn cứ TCCS02: 2014/VNRA ban hành kèm theo Quyết định số 684/QĐ-CĐSVN ngày 30/12/2014.

Căn cứ Quy trình khám chữa toa xe ban hành kèm theo Quyết định số 789/QĐ-ĐS ngày 08/7/2008 và hạn độ sửa chữa toa xe ban hành kèm theo Quyết định số 1533 QĐ/ĐMTX ngày 19/12/2000 cũng như văn bản 331/ĐS-ĐMTX ngày 21/02/2005.

Căn cứ quyết định số 1012/QĐ-ĐS ngày 20/7/2018 của Tổng công ty ĐSVN về lập hồ sơ, phân tích sự cố, tai nạn, công tác tổ chức cứu nạn, cứu hộ GTDS, Tổng công ty ĐSVN kết luận như sau:

5.1. Nguyên nhân gây ra vụ tai nạn:

Do chất lượng cầu đường không đảm bảo tiêu chuẩn kỹ thuật (biến đổi cự ly, thủy bình lớn quá quy định) và toa xe có chất lượng kỹ thuật không đảm bảo tiêu chuẩn kỹ thuật (tiêu chuẩn kỹ thuật vượt quá quy định) nên khi toa xe vận hành bị lắc ngang mạnh. Đặc biệt khi vào đường cong (có biến đổi siêu cao) kết hợp với dao động lắc ngang lớn dẫn đến bánh xe bị thoát tải leo lên mặt ray gây trật bánh.

5.2. Trách nhiệm:

Trách nhiệm vụ tai nạn tàu SBN1 thuộc hai đơn vị Công ty CPĐS Sài Gòn và Công ty Cổ phần VTĐS Sài Gòn.

5.3. Bồi hoàn thiệt hại:

Chi phí khắc phục hậu quả vụ tai nạn của đơn vị nào thì đơn vị đó tự giải quyết. Riêng chi phí chậm tàu mỗi đơn vị chịu 50%.

6. Một số tồn tại cần khắc phục:

- Đối với Xí nghiệp ĐM Sài Gòn: chất lượng máy dự phòng tại trạm đầu máy Mường Mán không đạt dẫn đến việc máy ra kho lập tàu cứu viện chậm.

- Đối với Công ty CPĐS Sài Gòn: Chấp hành nghiêm chỉnh quy định trong công tác duy tu sửa chữa thường xuyên KCHTĐS theo đúng quy định.

- Đối với Chi nhánh KTĐS Sài Gòn và Tô cứu viện Bình Thuận thuộc Công ty CP VTĐS Sài Gòn: phương án đưa dụng cụ cứu viện tiếp cận hiện trường chưa tối ưu.

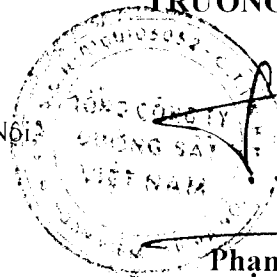
- Đối với Công ty CPVTĐS Sài Gòn: Chấn chỉnh công tác sửa chữa toa xe trong xưởng, KCTX toa xe ngoài vận dụng để đảm bảo phương tiện vận tải luôn đủ tiêu chuẩn vận dụng đảm bảo an toàn chạy tàu; Chỉ đạo các đơn vị trực thuộc phối hợp tốt với các đơn vị trong công tác tổ chức cứu hộ (lập phương án tối ưu để đưa phương tiện và lực lượng cứu hộ chạy đến tiếp cận hiện trường nhanh nhất) và công tác khám nghiệm, lập biên bản tại hiện trường.

Trên đây là kết luận công tác phân tích quy kết trách nhiệm của vụ tai nạn tàu SBN1 xảy ra ngày 24/8/2018 tại km 1570+080 khu gian ga Suối Vận – Sông Phan, Tổng Công ty ĐSVN thông báo cho các đơn vị trong toàn Tổng công ty được biết để tổ chức phổ biến, rút kinh nghiệm sâu sắc cho cán bộ, công nhân viên nhằm phòng ngừa tránh tái diễn.

Nơi nhận:

- Chủ tịch HĐQT Tổng công ty ĐSVN (báo cáo);
- TGD Tổng công ty ĐSVN (báo cáo);
- Các phó TGD Tổng công ty ĐSVN (báo cáo);
- Các Ban: VT, ĐMTX, KHKD, TCKT, QLKCHT;
- Chi Nhánh: Hà Thái Hải, Hà Lào, Lào Cai, Hà Lạng, Hà Nội, Hà Thanh, Nghệ Tĩnh, Thừa Thiên Huế, Nghĩa Bình, Phú Khánh, Sài Gòn, Ga Đồng Đăng;
- Các CN XNĐM: YV; HN, V, ĐN, SG;
- Các Công ty CPĐS;
- Các Công ty CP TTTH ĐS;
- Công ty CP VTĐS Sài Gòn, Hà Nội;
- Công ty CPVT&TMĐS (Ratracó);
- Trung tâm ĐHVT;
- Lưu: VT, ... (3).

**TL. TỔNG GIÁM ĐỐC
TRƯỞNG BAN AN-ATGTĐS**



Phạm Nguyễn Chiến



