Letno varnostno
poročilo 2023

Letno poročilo o varnosti na javni železniški infrastrukturi v Republiki Sloveniji

Dokument pripravil: Josip Rotar, Višji svetovalec I za varnostna spričevala in varnostna pooblastila

Javna agencija za železniški promet Republike Slovenije

Kopitarjeva ulica 5

2000 Maribor

gp.azp@azp.si

www.azp.si

Letno varnostno
poročilo 2023

Letno poročilo o varnosti na javni železniški infrastrukturi v Republiki Sloveniji

Vsebina

[1. Uvod 4](#_Toc146186925)

[1.1. Namen, obseg in naslovniki poročila 4](#_Toc146186926)

[1.2 Glavne ugotovitve za leto poročanja 5](#_Toc146186927)

[2. English summary 9](#_Toc146186928)

[3. Strategija, programi, pobude in organizacijski vidik nacionalnega varnostnega organa 10](#_Toc146186929)

[3.1 Strategija in načrtovane aktivnosti 10](#_Toc146186930)

[3.2 Varnostno-organizacijski vidik 10](#_Toc146186931)

[4. Varnostna učinkovitost 13](#_Toc146186932)

[4.1 Hude nesreče 14](#_Toc146186933)

[4.2 Smrtne žrtve in hudo poškodovani 14](#_Toc146186934)

[4.3 Nevarne snovi 16](#_Toc146186935)

[4.4 Samomori 16](#_Toc146186936)

[4.5 Znanilci nesreč 17](#_Toc146186937)

[5. Evropska zakonodaja in predpisi 18](#_Toc146186938)

[5.1 Spremembe zakonodaje in predpisov 18](#_Toc146186939)

[5.2 Ukrepi na podlagi varnostnih priporočil 18](#_Toc146186940)

[6. Varnostna spričevala, varnostna pooblastila in druga spričevala, ki jih izda nacionalni varnostni organ 20](#_Toc146186941)

[6.1 Varnostna spričevala in varnostna pooblastila 20](#_Toc146186942)

[6.2 Dovoljenja za tirna vozila 22](#_Toc146186943)

[6.3 Spričevala subjektov, pristojnih za vzdrževanje tovornih vagonov 23](#_Toc146186944)

[6.4 Dovoljenja za strojevodje 23](#_Toc146186945)

[6.5 Druge oblike pooblastil in spričeval 23](#_Toc146186946)

[7. Nadzor 25](#_Toc146186947)

[7.1 Strategija, načrti, postopki in odločanje 25](#_Toc146186948)

[7.2 Ugotovitve nadzorov 26](#_Toc146186949)

[8. Uporaba skupnih varnostnih metod 29](#_Toc146186950)

[8.1 Uporaba skupnih varnostnih metod za zahteve sistema varnega upravljanja 29](#_Toc146186951)

[8.2 Uporaba skupnih varnostnih metod za ovrednotenje in oceno tveganja 30](#_Toc146186952)

[8.3 Uporaba skupnih varnostnih metod za spremljanje 33](#_Toc146186953)

[9. Varnostna kultura 35](#_Toc146186954)

[9.1 Vrednotenje in spremljanje varnostne kulture 35](#_Toc146186955)

# Uvod

## 1.1. Namen, obseg in naslovniki poročila

Letno varnostno poročilo pripravlja Javna agencija za železniški promet Republike Slovenije (v nadaljevanju: AŽP), ki opravlja naloge varnostnega organa, na podlagi prejetih varnostnih poročil upravljavca in prevoznikov.

Namen letnega varnostnega poročila je obveščanje javnosti in Agencije Evropske unije za železnice (v nadaljevanju: ERA) o dejavnostih varnostnega organa ter krepitvi varnosti in interoperabilnosti na železnicah.

V skladu z osmim odstavkom 10. člena Zakona o varnosti v železniškem prometu (Uradni list RS, št. 30/18) (v nadaljevanju: ZVZelP-1) je naloga prevoznikov in upravljavca, da vsako leto do 31. maja varnostnemu organu predložijo varnostno poročilo za prejšnje koledarsko leto. To varnostno poročilo vsebuje:

* informacije o izpolnjevanju skupnih varnostnih ciljev (SVC) in varnostnih načrtih za njihovo obvladovanje;
* opis nacionalnih varnostnih kazalnikov;
* ugotovitve notranje varnostne revizije;
* ugotovitve o pomanjkljivostih in napakah pri izvajanju prometa in upravljanju infrastrukture;
* poročilo o uporabi skupnih varnostnih metod (SVM).

Varnostni organ na podlagi zbranih varnostnih poročil pripravi letno varnostno poročilo za prejšnje koledarsko leto, ki ga objavi na svoji spletni strani in pošlje ERA najpozneje do 30. septembra. V skladu s 17. členom ZVZelP-1 mora poročilo vsebovati informacije o:

* varnosti na železnici, vključno z združevanjem skupnih varnostnih kazalnikov (SVK) na ravni države;
* pomembnih spremembah zakonodaje in ureditve v zvezi z varnostjo na železnici;
* spremembah pri podeljevanju enotnega varnostnega spričevala in varnostnega pooblastila;
* ugotovitvah in izkušnjah v zvezi z nadzorom nad upravljavcem in prevozniki, vključno s številom in ugotovitvami inšpekcijskih postopkov;
* odstopanjih od sistema podeljevanja spričeval subjektom, pristojnim za vzdrževanje tovornih vagonov;
* izkušnjah prevoznikov in upravljavca pri uporabi SVM.

Cilji letnega poročila so različni za posamezne deležnike.

Za ERA:

* spremljanje varnosti v železniškem sistemu Evropske unije (EU) za izboljšanje železniške varnosti v državah članicah EU;
* razumevanje, kako varnostni organi vodijo železniško industrijo v državah članicah za izboljšanje varnosti;
* razumevanje, kako varnostni organi izpolnjujejo svoje naloge v skladu s 16. členom Direktive (EU) 2016/798 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o varnosti na železnici (v nadaljevanju: Direktiva (EU) 2016/798);
* spremljanje napredka na področju varnosti in interoperabilnosti železniškega sistema v EU.

Za nacionalne varnostne organe (v okviru njihovih pristojnosti):

* obveščanje o svojem delovanju;
* spremljanje varnosti in interoperabilnosti železniškega sistema v državi;
* razumevanje prednosti in pomanjkljivosti pri krepitvi varnosti in interoperabilnosti železniškega sistema;
* komuniciranje z deležniki o varnostno pomembnih informacijah.

Za železniško industrijo:

* razumevanje delovanja varnostnega organa;
* pomoč pri uporabi sistema varnega upravljanja (v nadaljevanju: SVU);
* pomoč pri vlogah za enotna varnostna spričevala, varnostna pooblastila in dovoljenja za vozila.

## 1.2 Glavne ugotovitve za leto poročanja

Stanje na področju varnosti v železniškem prometu v Sloveniji je v letu 2023 zaznamovalo povečanje števila hudih nesreč v primerjavi s prejšnjimi leti. Skupno število hudih nesreč je doseglo 17, med njimi 7 iztirjenj, 6 nesreč na nivojskih prehodih in 4 nesreče med osebami in železniškimi vozili v gibanju.

V letu 2023 je bilo zabeleženih 7 smrtnih žrtev, od tega so bile 4 osebe iz vrst zaposlenih in 3 uporabniki nivojskih prehodov. Število hudo poškodovanih je doseglo 10, med njimi so bile 3 osebe zaposlene in 6 uporabnikov nivojskih prehodov. Nadaljevalo se je zmanjšanje števila znanilcev nesreč in samomorov.

Letna raven varnosti, ki jo določa EU prek nacionalnih referenčnih vrednosti (v nadaljevanju: NRV)[[1]](#footnote-1), je v letu 2023 ostala v dovoljenih mejah za večino kategorij. Vendar pa je Slovenija v kategoriji zaposlenih presegla NRV glede na tehtano število smrtnih primerov in poškodb na letni ravni na milijardo vlakovnih kilometrov (v nadaljevanju: FWSI)[[2]](#footnote-2). Vrednosti v ostalih kategorijah, kot so potniki, uporabniki nivojskih prehodov in druge osebe, so ostale znotraj dovoljenih meja. NRV so za vsako državo določene po posameznih kategorijah tveganj: potniki, zaposleni, uporabniki nivojskih prehodov, nepooblaščene osebe, druge osebe in družba kot celota.

V skladu z Odločbo Komisije EU št. 2009/460 z dne 5. junija 2009 o sprejetju skupne varnostne metode za oceno doseganja varnostnih ciljev je država članica dolžna oceniti doseganje varnostnih ciljev za vsako kategorijo tveganj glede na metodo za oceno doseganja NRV in skupnih varnostnih ciljev (SVC). V skladu s to metodo je Slovenija v kategoriji zaposlenih v letu 2023 dosegla rezultat, ki kaže na možnost znižanja ravni varnosti.

Preseganje NRV v kategoriji zaposlenih v letu 2023 je povzročilo več hudih nesreč, med katerimi so izstopali trije tragični dogodki. Prva nesreča se je zgodila 2. julija 2023, ko je vlak povozil delavca, ki je pri sestopanju z vagona izgubil ravnotežje in padel v profil desnega tira. Druga nesreča se je zgodila 16. oktobra 2023, ko je delavec iz neznanega razloga stopil na progo pred vlakom. Tretja nesreča je bila 21. decembra 2023, ko je lokalni potniški vlak trčil v delovno skupino, ki je opravljala redna vzdrževalna dela, pri čemer sta dva delavca umrla, dva pa bila hudo poškodovana. Glavni vzroki teh nesreč so bili neupoštevanje predpisanih postopkov in napake v predpisani komunikaciji med progovnimi delavci in prometno službo.

Grafikon 1: Skupno število hudih nesreč v letih 2013–2023

Grafikon 2: Število smrtnih žrtev in hudo poškodovanih v letih 2013–2023

Grafikon 3: Hude nesreče v letih 2018–2023 glede na vrsto nesreče

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Kategorija tveganja | (NRV)[ x 10-9] | 2019(FWSI) [ x 10-9] | 2020(FWSI) [ x 10-9] | 2021(FWSI) [ x 10-9] | 2022(FWSI) [ x 10-9] | 2023(FWSI) [ x 10-9] |
| Potniki | **25,3** | 45,5 | 0 | 0 | 9,09 | 0 |
| Zaposleni | **40,9** | 21,1 | 0 | 5,28 | 0 | 203 |
| Uporabniki nivojskih prehodov | **364** | 132 | 121 | 137 | 180 | 170 |
| Nepooblaščene osebe | **236** | 0 | 0 | 0 | 0 | 4,72 |
| Druge osebe | **14,5** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Družba kot celota | **698** | 180 | 121 | 143 | 185 | 377 |

Preglednica 1: Primerjava NRV in FWSI po posameznih kategorijah tveganj v letih 2019–2023

# English summary

In 2023, railway safety in Slovenia experienced a significant increase in the number of serious accidents compared to previous years. A total of 17 serious accidents were recorded, marking the highest number in the past five years. Among these, there were 7 derailments, 6 accidents at level crossings, and 4 accidents involving persons and moving railway vehicles.

The year saw a rise in fatalities, with 7 deaths reported, 3 of which involved users at level crossings and 4 were employees. Additionally, there were 10 serious injuries, including 3 employees and 6 level crossing users.

Slovenia's total train kilometers in 2023 amounted to 21.20 million kilometers. The number of serious accidents increased from 10 in 2022 to 17 in 2023, and this year also saw the highest number of fatalities in the last five years. While there were no reports of train collisions or fires in railway vehicles, the increase in accidents involving derailments and level crossings is concerning.

Despite these incidents, Slovenia remained within the national reference values (NRV) for most categories, except in the category of employees, where the threshold for fatalities and serious injuries per billion train kilometers (FWSI) was exceeded. A review and analysis of safety measures are anticipated to address this issue.

For comparison, in 2022, the number of serious accidents remained at 10, with 3 fatalities and 5 serious injuries. The 2022 figures reflected a stable safety environment, but 2023 demonstrated a significant upward trend in both accidents and casualties.

# Strategija, programi, pobude in organizacijski vidik nacionalnega varnostnega organa

## 3.1 Strategija in načrtovane aktivnosti

Na podlagi sprejete strategije razvoja do leta 2030 AŽP na normativnem področju nadaljuje svoje dejavnosti s poudarkom na pripravi predpisov, s katerimi se bodo natančneje in s tem ustrezneje določile bistvene zahteve za varnost železniškega prometa ob upoštevanju evropskih smernic na področju predpisov.

Prednostne naloge nadzora so določene glede na vrsto in raven tveganja ob opredeljenih ravneh tveganj, s katerimi se določijo elementi tveganja, ki so podlaga za določitev obsega in prednostnih nalog nadzora. Vzpostavljena je podatkovna zbirka, ki je oblikovana tako, da vsebuje ustrezne podatke kot podlago za določanje ciljno usmerjenih nadzorov na področjih največjega tveganja.

AŽP bo podrobno upoštevala postavljene kratko- in dolgoročne cilje ter jih bo v prihodnosti ustrezno spreminjala in nadgrajevala. S svojim delovanjem bo spodbudno vplivala na krepitev in izboljšanje varnega upravljanja železniškega sistema in izvajanja železniškega prometa.

Dolgoročna strategija določa:

* stalno izboljševanje nadzora nad sistemi varnega upravljanja in drugimi subjekti;
* oblikovanje dvostranskih sporazumov s sosednjimi varnostnimi organi glede sodelovanja na mejnih progah;
* vzpostavljanje primerljivega sistema nacionalnih predpisov v skladu s predpisi EU ob sodelovanju ERA;
* uvedbo ciljno usmerjenega nadzora na podlagi analize tveganja;
* stalno izboljševanje notranjih procesov.

## 3.2 Varnostno-organizacijski vidik

AŽP je oseba javnega prava, ki v javnem interesu opravlja naloge varnostnega, certifikacijskega, ocenjevalnega, licenčnega in nadzornega organa. Ustanoviteljica agencije je Republika Slovenija. V njenem imenu ustanoviteljske pravice in obveznosti izvaja Vlada Republike Slovenije. Nadzorstveni organ glede opravljanja dejavnosti AŽP je Ministrstvo za infrastrukturo Republike Slovenije.

Ministrstvo za infrastrukturo zagotavlja vzdrževanje, načrtovanje, urejanje in izboljševanje železniškega prometa v Republiki Sloveniji. Hkrati zagotavlja tudi prometno politiko in infrastrukturo.

V sestavi Ministrstva za infrastrukturo Republike Slovenije delujeta preiskovalni organ za preiskavo železniških nesreč in incidentov ter Inšpektorat Republike Slovenije za infrastrukturo.

Naloge preiskovalnega organa za preiskavo železniških nesreč in incidentov opravlja Služba za preiskovanje letalskih, pomorskih in železniških nesreč in incidentov.

Inšpektorat Republike Slovenije za infrastrukturo opravlja naloge inšpekcijskega nadzora nad izvajanjem predpisov s področij železniškega prometa.

Naloge regulatornega organa opravlja Agencija za komunikacijska omrežja in storitve Republike Slovenije. Njena naloga na področju železnic je spremljanje konkurence na trgu storitev v potniškem in tovornem prometu.

AŽP je bila v letu 2023 v skladu z veljavno zakonodajo razdeljena na Sektor za varnost, Sektor za interoperabilnost, Sektor za licenciranje, certificiranje in upravne zadeve, Sektor za pravne, finančne, kadrovske in splošne zadeve ter Sektor za nadzor. V nadaljevanju sta prikazani organizacijska shema AŽP (slika 1) in organizacijska struktura povezav med AŽP in drugimi državnimi organi s področja železniškega prometa (slika 2).



Slika 1: Organizacijska struktura AŽP 31. decembra 2023

Spodaj je prikazana organizacijska struktura povezav med AŽP in drugimi državnimi organi na področju varnosti v železniškem prometu (slika 2).



Slika 2: Organizacijska struktura povezav med AŽP in drugimi državnimi organi

# Varnostna učinkovitost

Javna železniška infrastruktura (v nadaljevanju: JŽI) so objekti in naprave, potrebni za nemoteni potek javnega železniškega prometa, ter pripadajoča zemljišča, ki so funkcionalno namenjeni njihovi namenski rabi.

Železniško omrežje v Republiki Sloveniji je opredeljeno v Uredbi o kategorizaciji prog. Glede na obseg prometa, gospodarski pomen in povezovalno vlogo železniškega prometa v prostoru proge delimo na glavne in regionalne proge.

Železniško omrežje obsega:

* skupna dolžina prog: 1.209,0 km
* dolžina dvotirnih prog: 330,4 km
* dolžina enotirnih prog: 878,7 km
* dolžina tirov: 1.541,240 km

V Republiki Sloveniji je upravljavec javne železniške infrastrukture podjetje Slovenske železnice – Infrastruktura, d. o. o.

V letu 2023 so bili na JŽI zaznani naslednji varnostni dogodki, katerih analizo navajamo v nadaljevanju. Število hudih nesreč se je povečalo v primerjavi s prejšnjim letom, prav tako pa se je povečalo število smrtnih žrtev in hudo poškodovanih oseb. V letu 2023 je bilo v Sloveniji zaznanih 17 hudih nesreč, med katerimi je bilo zabeleženih sedem iztirjenj, šest nesreč na nivojskih prehodih in štiri nesreče med osebami in železniškimi vozili med vožnjo. V nesrečah s smrtnim izidom je bilo sedem smrtnih žrtev, od tega so bile tri žrtve uporabniki nivojskih prehodov, štiri pa so bile osebe iz kategorije zaposlenih. Med deset hudo poškodovanimi osebami so bile tri osebe iz kategorije zaposlenih in šest uporabnikov nivojskih prehodov. V kategoriji zaposlenih smo zabeležili preseganje NRV, medtem ko smo v ostalih kategorijah ostali znotraj mej NRV.

Skupno število vlakovnih kilometrov je v letu 2023 obsegalo 21,20 milijona kilometrov.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
| Skupno število hudih nesreč | 10 | 5 | 10 | 10 | 17 |
| Število smrtnih žrtev | 2 | 2 | 2 | 3 | 7 |
| Število hudo poškodovanih | 14 | 3 | 7 | 5 | 10 |
| Samomori | 17 | 16 | 24 | 22 | 17 |
| Število znanilcev nesreč | 144 | 135 | 122 | 94 | 92 |
| Skupno število vlakovnih kilometrov (milijon km) | 18,95 | 16,90 | 19,80 | 21,30 | 21,20 |

Preglednica 2: Osnovni pregled trendov na področju varnosti v letih 2019–2023

## 4.1 Hude nesreče

Skupno število hudih nesreč se je v letu 2023 občutno povečalo v primerjavi z letom prej, ko je bilo zabeleženih deset nesreč. V letu 2023 je bilo zabeleženih 17 hudih nesreč, kar je najvišje število v zadnjih petih letih. Med temi nesrečami je bilo sedem iztirjenj, šest nesreč na nivojskih prehodih in štiri nesreče med osebami in železniškimi vozili med vožnjo. Povprečna vrednost skupnega števila hudih nesreč v zadnjih petih letih znaša 10,4. V letu 2023 ni bilo poročil o trkih vlakov ali požarih v železniških vozilih, kar ostaja enako kot v preteklih letih.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
| Skupno število hudih nesreč |  | 10 | 5 | 10 | 10 | 17 |
| Trki vlakov |  | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| Iztirjenje |  | 3 | 0 | 2 | 2 | 7 |
| Nesreče na nivojskem prehodu |  | 7 | 5 | 7 | 6 | 6 |
| Nesreče osebe in železniškega vozila med vožnjo |  | 0 | 0 | 0 | 1 | 4 |
| Požar v železniških vozilih |  | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Drugo |  | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |

Preglednica 3: Pregled hudih nesreč glede na vrsto nesreče v letih 2019–2023

## 4.2 Smrtne žrtve in hudo poškodovani

Grafikon 4: Smrtne žrtve in hudo poškodovani v železniških nesrečah v letih 2013–2023

V letu 2023 se je število smrtnih žrtev železniških nesreč v Sloveniji močno povečalo, in sicer s treh na sedem. Med temi žrtvami so bile tri udeležene v nesrečah na nivojskih prehodih, štiri pa v nesrečah med osebami in železniškim vozilom med vožnjo.

Število hudo poškodovanih se je v letu 2023 povečalo iz pet na deset. Pet oseb je bilo hudo poškodovanih v nesrečah na nivojskem prehodu, medtem ko se je v nesrečah med osebami in železniškim vozilom med vožnjo hudo poškodovalo pet oseb. V kategorijah tveganj so bile hudo poškodovane tri osebe izmed zaposlenih ali pogodbenikov, šest med uporabniki nivojskih prehodov in ena nepooblaščena oseba.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
| Trki vlakov | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Iztirjenje | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Nesreče na nivojskem prehodu | 2 | 2 | 2 | 3 | 3 |
| Nesreče osebo in železniškega vozila med vožnjo | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| Požar v železniških vozilih | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Drugo | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| SKUPAJ – smrtne žrtve | 2 | 2 | 2 | 3 | 7 |

Preglednica 4: Število smrtnih žrtev v hudih nesrečah glede na vrsto nesreče v letih 2019–2023

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
| Trki vlakov | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Iztirjenje | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Nesreče na nivojskem prehodu | 14 | 3 | 6 | 4 | 5 |
| Nesreče osebe in železniškega vozila med vožnjo | 0 | 0 | 1 | 1 | 5 |
| Požar v železniških vozilih | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Drugo | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| SKUPAJ – hudo poškodovani | 14 | 3 | 7 | 5 | 10 |

Preglednica 5: Število hudo poškodovanih v hudih nesrečah glede na vrsto nesreče v letih 2019–2023

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
| Potniki | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Zaposleni ali pogodbeniki | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| Uporabniki nivojskih prehodov | 2 | 2 | 2 | 3 | 3 |
| Nepooblaščene osebe | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Druge osebe | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Druge osebe na peronu | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| SKUPAJ – smrtne žrtve | 2 | 2 | 2 | 3 | 7 |

Preglednica 6: Število smrtnih žrtev v hudih nesrečah glede na kategorijo oseb v letih 2019–2023

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
| Potniki | 5 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| Zaposleni ali pogodbeniki | 4 | 0 | 1 | 0 | 3 |
| Uporabniki nivojskih prehodov | 5 | 3 | 6 | 4 | 6 |
| Nepooblaščene osebe | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Druge osebe | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Druge osebe na peronu | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| SKUPAJ – hudo poškodovani | 14 | 3 | 7 | 5 | 10 |

Preglednica 7: Število hudo poškodovanih v hudih nesrečah glede na kategorijo oseb v letih 2019–2023

## 4.3 Nevarne snovi

V letu 2023 ni bilo nesreč s prisotnostjo nevarnih snovi.

## 4.4 Samomori

Število samomorov se je v letu 2023 znižalo na 17 v primerjavi z letom prej, ko jih je bilo 22.

Grafikon 5: Število samomorov na železnicah v letih 2013–2023

## 4.5 Znanilci nesreč

Skupno število znanilcev nesreč se je v letu 2023 zmanjšalo na 92 v primerjavi z letom prej, ko jih je bilo 94. Znižalo se je število zlomov tirnic, zvišalo pa se je število prevozov signalov.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
| Skupno število znanilcev nesreč | 144 | 135 | 122 | 94 | 92 |
| Zlomi tirnic | 116 | 120 | 93 | 80 | 73 |
| Poškodovanje tirov | 26 | 9 | 29 | 12 | 12 |
| Napačna signalizacija signalnih znakov | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Prevozi signalov | 2 | 5 | 0 | 2 | 6 |
| Zlomi koles na vozilih | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| Zlomi osi na vozilih | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |

Preglednica 8: Število znanilcev nesreč glede na vrsto v letih 2019–2023

Grafikon 6: Skupno število znanilcev nesreč v letih 2013–2023

# Evropska zakonodaja in predpisi

## 5.1 Spremembe zakonodaje in predpisov

Nacionalne predpise, tako varnostne kot tudi tehnične, je treba v skladu z drugim odstavkom 9. člena in četrtim odstavkom 47. člena ZVZelP-1 pred začetkom veljavnosti predložiti Evropski komisiji in ERA v pregled in potrditev. Glede na zastavljeni načrt na področju nacionalnih predpisov smo v letu 2023:

* pripravili in strokovno uskladili Pravilnik o načinu izpolnjevanja pogoja kritja civilnopravne odgovornosti prevoznikov v železniškem prometu za pridobitev in veljavnost licence, ki je bil objavljen v Uradnem listu RS, št. 94/23;
* pripravili in v medresorsko usklajevanje poslali Pravilnik o spremembah in dopolnitvah Pravilnika o strojevodjih, centrih usposabljanja, ocenjevalcih in centrih preverjanja (pravilnik je izvedbene narave);
* pripravili in na ERA poslali osnutek Pravilnika o zgornjem ustroju (usklajevanje določb pravilnika poteka);
* pripravili in z ERA uskladili Pravilnik o varnostni opremi tirnih vozil. Poteka priglasitev enega člena v aplikacijo SRD (priglasitev ERA). Po koncu priglasitve je predvidena sprožitev postopka sprejema predpisa;
* pripravili osnutek sprememb in dopolnitev Pravilnika o pogojih in postopkih organov za ugotavljanje skladnosti. Pozneje je bilo sprejeto stališče, da teh vsebin ni dovoljeno sprejeti na nacionalni ravni (v pravilniku), zato smo pravilnik vsebinsko uredili s spremembo navodil za pridobitev dovoljenj za začetek obratovanja stabilnih naprav;
* pripravili osnutek Signalnega pravilnika in ga priglasili v aplikacijo SRD. Pravilnik je v ocenjevanju pri ERA;
* pripravili osnutek Prometnega pravilnika in ga priglasili v aplikacijo SRD. Pravilnik je v ocenjevanju pri ERA.

## 5.2 Ukrepi na podlagi varnostnih priporočil

Kakor je že navedeno v točki 3.2 tega poročila, preiskavo nesreč in incidentov opravlja Služba za preiskovanje letalskih, pomorskih in železniških nesreč in incidentov.

V letu 2023 je preiskovalni organ za preiskovanje železniških nesreč izdal 20 priporočil, ki se nanašajo na:

* določitev prevozne poti pred transportom elektro transformatorja s specialnim 32 osnim vagonom preko območja postaje Zidani Most;
* določitev vozne poti po postajnih območjih na celotni prevozni poti železniške mreže SŽ – Infrastuktura, d.o.o., pred vsakim prevozom elektro transformatorja s specialnim 32 osnim vagonom;
* določitev največjih dovoljenih vertikalnih in horizontalnih pomikov kljunaste nosilne konstrukcije z vpetim tovorom, med vožnjo mimo infrastrukturnih objektov ob tiru, na celotni prevozni poti železniške mreže v upravljanju SŽ – Infrastuktura, d.o.o., pred vsakim prevozom transformatorja s specialnim 32 osnim vagonom Uaai;
* izdelavo načrta področij s povečanim tveganjem za prevoz izrednih pošiljk velikih mas s specialnimi večosnimi vagoni, za celotno železniško omrežje R Slovenije;
* podučitev osebja, ki sodeluje pri prevozu izredne pošiljke o tveganjih pred nameravano izvedbo prevoza, na celotni prevozni poti;
* zagotavljanje snemanja pogovorov s katerimi vodja operativne skupine izdaja ukaze operaterjem, ki izvajajo manipulacije horizontalnih in vertikalnih pomikov tovora – uporaba GSMR naprav;
* ogled mikro lokacije delovišča in predpisovanje protokola načrtovanja izvedbe del pred izdajo delovnega naloga progovni delovni skupini;
* vpis varnostnih elementov v delovni nalog vodje progovne delovne skupine, pred napotitvijo skupine na lokacijo dela;
* izdelavo primernejše in preglednejše evidence za delovno mesto progovnega prometnika, za vpisovanje podatkov o vlakih, vlakovnih fonogramih in predanih ter sprejetih fonogramih;
* izvajanje del, pri katerih progovne delovne skupine na progi uporabljajo motorne stroje in naprave, ki povzročajo hrup, ob upoštevanju vseh varnostnih elementov predpisanih protokolov, z omejitvijo hitrosti vlakov na največ 30 km/h, sicer pa do 50 km/h v primerih ko se ne uporabljajo naprave, ki povzročajo hrup;
* omejitev hitrosti vlakov po sosednjih tirih mimo delovišč glede na konfiguracijo proge in vidljivost v smeri prihajajočega vlaka, na največ do 50 km/h;
* proučitev možnosti v primerih, investicijskega vzdrževanja, ko progovne delovne skupine izvajajo dela na tirih v daljših časovnih obdobjih, da se na predpisano razdaljo vpeljane počasne vožnje, namesti kontakte kontrole hitrosti, ki bodo v primeru prekoračitve dovoljene hitrosti določene s počasno vožnjo, na vlaku aktivirali avtomatsko zaviranje;
* predpisovanje izvajanja notranjega in zunanjega nadzora, na lokacijah izvajanja del na osnovi razpoložljivih zapisov ter posnete komunikacije med delom progovne delovne skupine;
* predpisovanje protokola vpeljave počasne vožnje, zaradi dela progovne delovne skupine;
* predpisati spremljanje vlakovnih voženj po izvlečku iz voznega reda za čuvaje progovnih delovnih skupin ter ukrepe, ki jih je čuvaj dolžan sprejeti, če ne sprejme obvestila o predvideni vožnji vlaka;
* dodatno podučitev vseh delavcev pred vsakim pričetkom del progovnih delovnih skupin o tveganjih, ki se nanašajo na krajevne razmere delovišč;
* podučitev strojevodje vlakov podjetja SŽ-VIT, d.o.o., o dolžnostih med približevanjem vlaka delovišču na progi, pomenu oddajanja signalnega znaka 63: »Pazi«, s strojno piščaljo in aktivnemu spremljanju razmer na progi;
* obveščanje strojevodij o zmanjšanju hitrosti vlakov, glede na pričakovane in napovedane vremenske ujme;
* ustavitev prometa vlakov ob vremenskih ujmah, ki se pojavijo na posameznih področjih glede na pričakovanja in napovedi ARSO;
* odstranjevanje odmrlih dreves iz progovnega pasu.

Preiskovalni organ za preiskavo železniških nesreč in incidentov vse preiskave in priporočila za prejšnje leto objavi v letnem poročilu preiskovalnega organa v železniškem prometu Republike Slovenije ter ga v vednost pošlje tudi AŽP.

V letu 2023 AŽP na svoj naslov ni prejela nobenega priporočila za dodatne ukrepe, saj so bila vsa priporočila iz Letnega poročila preiskovalnega organa v železniškem prometu Republike Slovenije 2023 namenjena prevoznikom in upravljavcu. AŽP je sproti preverjala izvedene ukrepe na podlagi priporočil. Če priporočil prevozniki in upravljavec ne upoštevajo v celoti, AŽP zahteva dodatna pojasnila oziroma ukrepa v skladu s svojimi pristojnostmi.

# Varnostna spričevala, varnostna pooblastila in druga spričevala, ki jih izda nacionalni varnostni organ

## 6.1 Varnostna spričevala in varnostna pooblastila

Do konca leta 2023 je bilo v Sloveniji devet prevoznikov s priznanim enotnim varnostnim spričevalom. Od teh je en prevoznik izvajal prevoze v potniškem prometu, vsi drugi pa v tovornem prometu.

V letu 2023 smo imeli v Sloveniji enega upravljavca javne železniške infrastrukture z veljavnim varnostnim pooblastilom.

V letih 2022 in 2023 je AŽP vodila naslednje postopke v zvezi z enotnimi varnostnimi spričevali oziroma je sodelovala v postopkih izdaje enotnih varnostnih spričeval v primerih, ko je organ, pristojen za izdajo SSC ERA:

* Komplex Rail Vasuti Szolgaltato Korlatolt Felelossegu Tarsasag
Območje obratovanja: mejna postaja Hodoš
Opomba: Stranki je bilo izdano negativno mnenje glede dostopa do mejne postaje Hodoš.
* Metrans Adria, d. o. o.
Območje obratovanja: celotno omrežje Republike Slovenije
* DB Cargo Hungária Kft.
Območje obratovanja: mejna postaja Hodoš
* MMV Zrt.
Območje obratovanja: mejna postaja Hodoš
* CER Hungary Zrt.
Območje obratovanja: mejna postaja Hodoš
* Adria Transport, d. o. o.
Območje obratovanja: celotno omrežje Republike Slovenije, mejna postaja Opčine (Italija)
* Rail Cargo Hungaria Zrt.
Območje obratovanja: mejna postaja Hodoš
* Rail Cargo Carrier-Croatia d.o.o.
Območje obratovanja: mejna postaja Dobova
* HŽ CARGO, d. o. o.
Območje obratovanja: mejna postaja Dobova
* Transagent Rail, d. o. o.
Območje obratovanja: mejna postaja Dobova
* Metrans Danubia Kft.
Območje obratovanja: mejna postaja Hodoš
* Enna Transport, d. o. o.
Območje obratovanja: mejna postaja Dobova
* Central Railways a.s.
Območje obratovanja: mejna postaja Hodoš
* RailLog s.r.o.
Območje obratovanja: mejna postaja Hodoš
* ČD Cargo Adria, d. o. o.
Območje obratovanja: mejna postaja Dobova
* HŽ PUTNIČKI PRIJEVOZ
Območje obratovanja: mejne postaje Dobova, Lendava, Rogatec, Metlika
* ecco-rail Kft.
Območje obratovanja: mejna postaja Hodoš
* Kombinirani prijevoz, d. o. o.
Območje obratovanja: mejna postaja Dobova
* Adria Transport Croatia, d. o. o.
Območje obratovanja: mejna postaja Dobova
* Retrack Hungaria Kft.
Območje obratovanja: mejna postaja Hodoš
* Slovenske železnice – Potniški promet, d. o. o.
Območje obratovanja: celotno omrežje Republike Slovenije, mejne postaje Opčine (Italija), Čakovec, Šapjane, Buzet, Đurmanec (Hrvaška)
* Metrans Adria, kontejnerski promet, d. o. o.
Območje obratovanja: mejna postaja Opčine (Italija)
* LOGRAIL, d. o. o.
Območje obratovanja: mejna postaja Dobova
* Cargo Motion s.r.o.
Območje obratovanja: mejna postaja Hodoš
* Train-Clinic Ktf.
Območje obratovanja: mejna postaja Hodoš
* GYSEV Zrt.
Območje obratovanja: mejna postaja Hodoš
* KÁRPÁT Vasút Kft.
Območje obratovanja: mejna postaja Hodoš
* S-Rail GmbH
Območje obratovanja: mejna postaja Jesenice
* ENNA Transport SI, d. o. o.
Območje obratovanja: celotno omrežje Republike Slovenije, mejne postaje Čakovec, Šapjane, Buzet (Hrvaška), Opčine (Italija)
* ÖBB-Personenverkehr AG
Območje obratovanja: mejna postaja Jesenice
* Prvá Slovenská železničná, akciová spoločnosť
Območje obratovanja: mejna postaja Hodoš
* LOG RAIL, d. o. o.
Območje obratovanja: mejna postaja Dobova

Izmenjava informacij med varnostnim organom, prevozniki in upravljavcem poteka redno vse leto v sklopu aktivnosti, kakor so nadzori in postopki za potrditev varnostih spričeval in pooblastil.

## 6.2 Dovoljenja za tirna vozila

AŽP je v skladu s 57., 60. in 61. členom Zakona o varnosti v železniškem prometu – ZVZelP-1 (Uradni list RS, št. 30/18 in 54/21) v letu 2023 vodila upravne postopke za izdajo dovoljenj za dajanje tirnega vozila na trg in za izdajo dovoljenj za tip tirnega vozila. Obravnavanih je bilo 21 upravnih zadev, v sklopu katerih je bilo na podlagi preverjanja skladnosti izpolnjevanja zakonskih zahtev izdanih 24 pravnomočnih upravnih aktov, in sicer:

* 4 odločba o poskusnem obratovanju;
* 4 dovoljenj za dajanje na trg (prvo dovoljenje, dovoljenje za razširjeno področje uporabe, novo dovoljenje, dovoljenje v skladu s tipom);
* 3 dovoljenj za tip tirnega vozila (prvo dovoljenje, dovoljenje za razširjeno področje uporabe, novo dovoljenje);
* 3 odločbe o potrebnosti novega dovoljenja po izvedenih spremembah na vozilih
* 3 odločbe o dodelitvi ID-številke tipa tirnega vozila;
* 1 sklep o zavrženju zadeve.

AŽP na podlagi prvega odstavka 68. člena Zakona o varnosti v železniškem prometu – ZVZelP-1 (Uradni list RS, št. 30/2018 in 54/21) vodi nacionalni register tirnih vozil Republike Slovenije do vzpostavitve evropskega registra vozil. V juniju 2022 se je izvedel prehod iz nacionalnega registra tirnih vozil (NRV) na evropski register tirnih vozil (EVR). Postopek registracije se po tem prehodu še naprej vodi na nacionalni ravni. To pomeni, da AŽP ostaja pristojna za registracijo tirnih vozil, katerih področje uporabe je omejeno na območje Republike Slovenije oziroma kadar imetnik vozila, ki ima območje uporabe v več državah članicah, sam izbere Republiko Slovenijo kot državo registracije.

V letu 2023 je AŽP obravnavala skupno 31 vlog (od tega je bilo sedem vlog prenesenih iz leta 2022). Pravnomočno se je končalo 39 upravnih zadev, od tega:

* dodelitev evropske številke tirnega vozila (EVN): 2,
* spremembe registracijskih podatkov (vpis, umik, sprememba vozila in podobno): 18,
* vpis vozila (registracija): 19.

Postopek v dveh upravnih zadevah se bo nadaljeval oziroma končal v letu 2024.

## 6.3 Spričevala subjektov, pristojnih za vzdrževanje tovornih vagonov

AŽP je v letu 2023 izvedla postopke ugotavljanja skladnosti za spričevala v zvezi s subjekti, pristojnimi za vzdrževanje:

* ECM tovornih vagonov za družbo Adria Kombi, d. o. o.
* ECM dvopotnih vozil, tovornih vagonov in lokomotiv za družbo SŽ – Tovorni promet, d. o. o.
* ECM tirnih strojev za družbo SŽ – Infrastruktura, d. o. o.

Postopki so bili izvedeni v skladu z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2019/779.

## 6.4 Dovoljenja za strojevodje

Leta 2023 je bilo izdanih 82 novih in 18 obnovitvenih dovoljenj za strojevodje. Zaradi neizpolnjevanja posebnih zdravstvenih pogojev je bilo začasno preklicanih 131 dovoljenj za strojevodje, trajno odvzetih pa je bilo 33 dovoljenj za strojevodjo. Izvedenih je bilo 25 sprememb dovoljenj in izdana sta bila dva dvojnika.

## 6.5 Druge oblike pooblastil in spričeval

AŽP je v letu 2023 podelila eno novo licenco za izvajanje prevoznih storitev v železniškem prometu.

V skladu s tretjim, petim in šestim odstavkom 52. člena Zakona o varnosti v železniškem prometu – ZVZelP-1 (Uradni list RS, št. 30/18 in 54/21) je AŽP v letu 2023 (za primere obnove ali nadgradnje stabilnih naprav in za primere gradnje, obnove, nadgradnje ali odstranitve obstoječih podsistemov, za katere je treba pridobiti gradbeno dovoljenje) vodila upravne postopke, ki se nanašajo na izdajo dovoljenj za začetek obratovanja podsistemov infrastruktura, vodenje, upravljanje in signalizacija ob progi in energija oziroma njihovih delov, ki obsega odločanje o potrebnosti oziroma nepotrebnosti izdaje dovoljenja za začetek obratovanja, dovolitev začetka izvajanja del (sklep o začetku del), izdajo dovoljenj za začetek obratovanja in mnenje k dokumentaciji za pridobitev gradbenega dovoljena (DGD).

Na podlagi navedenih pravnih podlag je AŽP v letu 2023 izdala:

* 15 odločb o potrebnosti ali nepotrebnosti novega obratovalnega dovoljenja ali dovoljenja za začetek obratovanja;
* 8 dovoljenj za začetek obratovanja stabilnih naprav;
* 3 sklepe o začetku del;
* 4 sklepe o zavrženju zadeve;
* 2 sklepa o ustavitvi postopka;
* 2 mnenji k DGD in IZN.

V letu 2023 ni bilo obravnavanih vlog v zvezi s pridobitvijo pooblastila za centre usposabljanja strojevodij in centrov preverjanja strojevodij. Je pa obravnavala 11 vlog za podelitev pooblastila ocenjevalca strojevodij.

# Nadzor

## 7.1 Strategija, načrti, postopki in odločanje

Izvajanje nadzora nad sistemi varnega upravljanja je strateška naloga agencije. Leta 2019 je bila sprejeta strategija nadzora, ki je bila prvič dopolnjena konec leta 2019 in nato ponovno dopolnjena in spremenjena leta 2022. V okviru dopolnjene in spremenjene strategije je bil izdelan podatkovni model, ki omogoča opredelitev tveganj, pri čemer se na podlagi njegovih izsledkov izdela letni načrt nadzora, ki upošteva v strategiji zastavljene prednostne naloge nadzora nad sistemi varnega upravljanja.

Izvajanje nalog nadzorstva varnostnega organa izvaja AŽP nad podeljenimi enotnimi varnostnimi spričevali in varnostnimi pooblastili pri čemer skrbi za nenehno izpolnjevanje vseh zahtev SVU skladno z Uredbo 761 in s katero nacionalni varnostni organ nadzoruje določenega prevoznika v železniškem prometu ali upravljavca infrastrukture, njegovo upravljanje varnosti in njegovo kulturo varnosti skladno s Smernicami o nadzoru (izvajanje revizij), ter upoštevajoč usmeritve Uredbe 761 in Smernice o nadzoru ter načela zakona, ki ureja splošni upravni postopek, in načela zakona, ki ureja inšpekcijski nadzor (izvajanje inšpekcijskega nadzora).

AŽP z nadzorom zagotavlja, da vsi deležniki v železniškem sektorju izpolnjujejo svoje zaveze iz SVU, spoštujejo mednarodne in državne predpise ter da se v primeru nespoštovanja zavez in predpisov ustrezno izvajajo ukrepi, ki so bili izrečeni.

V skladu z ZVZelP-1 AŽP opravlja:

* Nadzor nad veljavnostjo in izpolnjevanjem pogojev za izdane licence;
* Nadzor nad veljavnostjo in izpolnjevanjem pogojev izdanih varnostnih spričeval;
* Nadzor nad ustreznostjo in učinkovitostjo lastnih sistemov vzdrževanja, domačih in mednarodnih predpisov subjektov, pristojnih za vzdrževanje tirnih vozil,;
* Nadzor učinkovitosti uporabe delov sistema varnega upravljanja oziroma njegove celote s strani prevoznikov v železniškem prometu ali upravljavcev infrastrukture;
* Nadzor pravilne uporabe ustreznih skupnih varnostnih metod s strani prevoznikov v železniškem prometu ali upravljavcev infrastrukture v okviru njihovih sistemov varnega upravljanja, nadzor, da so vsi deli interoperabilnosti v skladu z bistvenimi zahtevami, in sicer v okviru sistema varnega upravljanja prevoznika v železniškem prometu ali upravljavca infrastrukture;
* Nadzor, da se zagotovi skladnost strukturnih podsistemov z bistvenimi zahtevami;
* Nadzor, da se zagotovi skladnost operativnih podsistemov z bistvenimi zahtevami;
* Nadzor zdravstvene zmožnosti, ugotavljanje prisotnosti alkohola ali psihoaktivnih sredstev pri OVKN;
* Nadzor strokovne usposobljenosti OVKN (strojevodja, spremljevalno osebja vlaka in podobno);
* Nadzor izpolnjevanja zdravstvenih pogojev in strokovne usposobljenosti za opravljanje nalog v zvezi z varnostjo, kakor so opredeljene v SVU, OVKN, ki niso strojevodje in niso opredeljeni v TSI;
* Nadzor prijav, raziskav izrednih dogodkov in sprejetje preventivnih ukrepov;
* Nadzor nad izpolnjevanjem pogojev in izvajanjem nalog nad priglašenimi ali imenovanimi organi;
* Nadzor nad izpolnjevanjem pogojev, obveznostmi in izvajanjem nalog centrov za usposabljanje, centrov preverjanja in ocenjevalcev;
* Nadzor vodenja registra železniške infrastrukture.

V letu 2023 se je izvajal nadzor nad temi subjekti in sistemi:

* Upravljavec in subjekt, ki opravlja naloge upravljavca;
* Prevozniki;
* Osebje, ki opravlja ključne varnostne naloge;
* Subjekti, zadolženimi za vzdrževanje tirnih vozil;
* Centri za usposabljanja in preverjanja ter ocenjevalci;
* Priglašeni in imenovani organi;
* Proizvajalci komponent interoperabilnosti;
* Strukturni in operativni podsistemi.

Nadzori so se izvajali pri upravljavcu železniške infrastrukture in železniških prevoznikih na sedežu podjetij, neposredno pri izvajanju železniškega prometa in z ogledi na terenu.

Pri izvajanju nadzora je AŽP aktivno sodelovala z drugimi pristojnimi organi v skladu z zavezami iz strategije zaradi izmenjave podatkov, pomembnih za izdajo varnostnih pooblastil in spričeval. Izmenjava podatkov poteka na osebni ravni, skupnih sestankih in z omogočanjem dostopa do vodenih evidenc in podatkov med posameznimi sektorji.

Načrt nadzora je pripravljen na podlagi strategije nadzora in ob upoštevanju prednostnih nalog nadzora, prav tako pa so že drugače kakor prejšnje leto pri določitvi vrste in obsega nadzora upoštevane tudi ugotovitve prejšnjih nadzorov varnostnega organa. Kakor že v preteklosti, bo na podlagi ugotovitev načrtovanih nadzorov v prihodnje treba morda spremeniti strategijo, vsekakor pa bodo ugotovitve nadzora upoštevane pri načrtovanju nadzorov v prihodnjih letih.

Pri izvajanju nadzora pooblaščene osebe ob upoštevanju načel nadzora iz strategije nadzora ravnajo po tehnikah nadzora iz nadzorne strategije. V skladu z ugotovitvami nadzora ob ugotovljenih neskladnostih pooblaščene osebe v skladu z ugotovljenim tveganjem izrekajo ustrezne ukrepe.

## 7.2 Ugotovitve nadzorov

Nadzor sistemov varnega upravljanja pri upravljavcu in prevoznikov je obsegal predvsem nadzor nad izvajanjem sistema varnega upravljanja po posameznih delih. Cilj teh nadzorov je bil zagotoviti, da prevozniki in upravljavec s potrjenim sistemom varnega upravljanja dosegajo skupne varnostne cilje železniškega sistema in s tem zagotovijo ustrezno stopnjo varnosti in delovanja v skladu s predpisi v železniškem prometu na področju železniških prevozov.

Nadzor izdanih licenc se je nanašal na pogoje izdanih licenc v skladu s 16. členom ZZelP, predvsem glede izpolnjevanja pogojev glede dobrega ugleda, finančne sposobnosti, strokovne usposobljenosti in kritja civilnopravne odgovornosti. Z nadzori se zagotovi izpolnjevanje pogojev in zahtev za izdane licence med njihovo veljavnostjo.

Nadzor nad osebjem, ki opravlja za varnost ključne naloge, je obsegal nadzor zdravstvene zmožnosti, ugotavljanje prisotnosti alkohola ali psihoaktivnih sredstev, nadzor strokovne usposobljenosti in nadzor nad ustreznostjo izvajanja dodeljenih nalog. Namen nadzora je zagotovitev ustrezne zdravstvene zmožnosti in ustrezne usposobljenosti ter s tem ustrezno izvajanje nalog osebja, ki opravlja za varnost ključne naloge.

Z nadzorom strukturnih in operativnih podsistemov se zagotavlja njihova usklajenost z bistvenimi zahtevami. Nadzor nad strukturnimi in operativnimi podsistemi obsega nadzor nad skladnostjo podsistemov (delov podsistemov) železniškega sistema med njihovim obratovanjem s TSI- in domačimi predpisi, skladnostjo vseh delov interoperabilnosti z bistvenimi zahtevami in vzdrževanje podsistemov, vse z zagotovitvijo varnega izvajanja železniškega prometa.

AŽP je v letu 2023 opravila naslednje nadzore:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Področje nadzora | Število inšpekcijskih pregledov | Število upravnih pregledov |
| Sistemi varnega upravljanja | 20 | 4 |
| Licence | 0 | 16 |
| Osebje, ki opravlja varnostno kritične naloge | 116 | 0 |
| Centri usposabljanja, centri preverjanja in ocenjevalci | 1 | 1 |
| Subjekti, zadolženi za vzdrževanje tirnih vozil | 1 | 7 |
| Priglašeni oziroma imenovani organi | 0 | 4 |
| Strukturni podsistemi | 26 | 0 |
| Vodenje registra infrastrukture | 1 | 0 |
| Skladnost komponent interoperabilnosti | 3 | 0 |
| Dostop do postaj izmenjave prometa | 1 | 1 |
| Skupno število | 201 |  |

Preglednica 9: Pregled izvedenih nadzorov AŽP po področjih nadzora v letu 2023

Med izvedenimi nadzori sistemov varnega upravljanja smo izrekli štiri ukrepe, in sicer dve opozorili in dve odločbi. Glavni poudarki teh ukrepov se nanašajo na neusklajenost in nepopolnost dokumentov sistemov varnega upravljanja, pomanjkljivo vodenje evidenc ter neustrezno ali neizvajanje nalog iz sistemov varnega upravljanja. Ugotovljene nepravilnosti so posredovane sektorju za varnost, ki bo v skladu s svojimi pristojnostmi izvedel potrebne popravke in dopolnitve dokumentov sistema varnega upravljanja.

V nadzorih izvedenih nad osebjem, ki opravlja varnostno kritične naloge, je bilo ugotovljenih deset nepravilnosti glede neustrezne usposobljenosti.

Pri nadzorih centrov usposabljanja, centrov preverjanja in ocenjevalcev je bilo ugotovljeno, da so preverjanje izvajali ocenjevalci, ki niso imeli pooblastila varnostnega organa in da center preverjanja ni izvajal svojega sistema preverjanja. O ugotovljenih nepravilnostih je bilo izdanih 11 ukrepov in sicer 10 ukrepov v obliki opozoril in 1 ukrep v obliki odločbe (prepoved opravljanja dejavnosti).

V nadzorih izvedenih nad osebjem, ki opravlja varnostno kritične naloge in osebjem, ki ni OVKN in sodeluje pri organizaciji in nadzoru dela OVKN je bilo ugotovljenih 66 nepravilnosti glede neustrezne usposobljenosti.

V zvezi z nadzorom subjektov, zadolženih za vzdrževanje tirnih vozil, so bili v letu 2023 izvedeni nadzori predvsem glede vzdrževanja tirnih vozil in njihovega vpisa v register tirnih vozil. Pri tem je bilo ugotovljeno, da prevozniki niso imeli imenovanih certificiranih subjektov, zadolženih za vzdrževanje tirnih vozil, zaradi česar je bila v enem primeru izdan ukrep o prepovedi uporabe tirnih vozil in v enem primeru izdan ukrep z obveznostjo, da zavezanec v določenem roku določi certificiran subjekt, zadolžen za vzdrževanje tirnih vozil, ali da sam vzpostavi sistem vzdrževanja tirnih vozil. O ugotovljenih nepravilnostih sta bila izdana 2 ukrepa v obliki odločbe.

V nadzorih strukturnih podsistemov je bilo ugotovljenih 6 nepravilnosti, in sicer predvsem zaradi nepopolnega in nepravilnega izpolnjevanja predpisanih evidenc (EML, PL …), neizpolnjevanja predpisanih evidenc oziroma izpolnjevanja nepravilnih obrazcev, neizvajanja predpisanih nalog pri vzdrževanju, neupoštevanja predpisanih rokov vzdrževanja in neizdelave predpisanih analiz, poročil itd. V zvezi s temi nepravilnostmi je bilo izdanih 6 upravnih ukrepov v obliki odločbe.

V letu 2023 je bilo uvedenih 33 prekrškovnih postopkov, izdanih 148 opozoril, 28 odločb z globo in 2 plačilna naloga. Med upravnimi ukrepi je bilo tako izdanih 5 odločb ter 5 opozoril po ZIN.

Inšpektorat Republike Slovenije za infrastrukturo je v letu 2023 opravil naslednje nadzore:

|  |  |
| --- | --- |
| Področje nadzora / število inšpekcijskih pregledov | Realizacija 2023 |
| Vodenje železniškega prometa | 301 |
| Gradnja, rekonstrukcija in vzdrževanje železniških objektov | 95 |
| Železniška tirna vozila in elektroenergetika ter nadzor nad delom strojevodij | 106 |
| Nadzor nad industrijskimi tiri in progami drugih železnic | 0 |
| Prevoz nevarnega blaga v železniškem prometu | 9 |
| Skupno število | 370 |

Preglednica 10: Pregled izvedenih inšpekcijskih nadzorov po področjih nadzora (poročilo o delu IRSI za leto 2023)

Pri tem je uvedel 193 prekrškovnih postopkov, izdal 14 obdolžilnih predlogov, 70 odločb z globo in 49 odločb z opominom.

# Uporaba skupnih varnostnih metod

Skupne varnostne metode (SVM) so ključno orodje za zagotavljanje varnosti v železniškem prometu, saj združujejo različne prakse, postopke in smernice, ki prispevajo k izboljšanju varnosti v vseh vidikih železniškega sistema. Prevozniki in upravljavec se pri zagotavljanju varnosti opirajo na te metode, ki omogočajo učinkovitejše upravljanje in zmanjševanje tveganj v prometu.

AŽP redno preverja uporabo različnih SVM, pri čemer posebno pozornost namenjamo naslednjim področjem:

* SVM za zahteve sistema varnega upravljanja,
* SVM za ovrednotenje in oceno tveganja,
* SVM za spremljanje.

Obrazec za poročanje pri pripravi letnih varnostnih poročil, ki je bil objavljen na naši spletni strani, še vedno predstavlja ključno orodje za strukturirano poročanje upravljavcev in prevoznikov o uporabi SVM. Omogoča sistematično posredovanje podatkov o izvajanju različnih postopkov in praks, ki so bistveni za zagotavljanje varnosti v železniškem prometu. Z njegovo pomočjo se upravljavci in prevozniki osredotočajo na natančno izpolnjevanje zahtev posameznih SVM, kar zagotavlja konsistentno in celovito poročanje. To omogoča natančen vpogled v izvajanje varnostnih ukrepov, izboljšuje preglednost in omogoča natančno analizo uporabe teh metod, kar pomembno prispeva k večji varnosti v železniškem prometu.

## 8.1 Uporaba skupnih varnostnih metod za zahteve sistema varnega upravljanja

V postopku pridobitve enotnega varnostnega spričevala in varnostnega pooblastila organ za izdajo varnostnih spričeval preverja skladnost vzpostavljenih sistemov varnega upravljanja (SVU) z zahtevami, ki jih opredeljuje Uredba Komisije (EU) 2018/762 o vzpostavitvi skupnih varnostnih metod za zahteve sistema upravljanja varnosti (v nadaljnjem besedilu: Uredba 2018/762).

Upravljavec in prevozniki so v svojih dokumentih SVU opredelili aktivnosti za stalno izboljševanje varnosti, o dejansko izvedenih notranjih presojah, vodstvenih pregledih in izsledkih iz nesreč in incidentov v letu 2023 pa so poročali na obrazcih za pripravo letnih varnostnih poročil.

**Notranje presoje**

Upravljavec je v letu 2023 izvedel tri notranje presoje, ki so zajele procese služb za gradbeno dejavnost, vodenje prometa in prodajo ter trženje. Na podlagi izvedenih presoj so bila za določena področja ugotovljena neskladja, podana pa so bila tudi priporočila za izboljšanje.

Prevozniki so različno poročali o izvedenih notranjih presojah v letu 2023. Medtem ko nekateri prevozniki niso izvedli notranjih presoj ali so jih izvedli le eno do dve, so drugi prevozniki poročali o izvedbi večjega števila presoj. Notranje presoje pri prevoznikih praviloma vključujejo razgovore, razprave, kontrolo ustreznosti dokumentacije in izpolnjevanja predpisov, kontrolo delovnih prostorov ter zbiranje predlogov za izboljšanje s strani zaposlenih. Izsledki notranjih presoj so bili večinoma pozitivni, čeprav je pri nekaterih prevoznikih prišlo do ugotovitve določenih neskladnosti.

**Vodstveni pregledi**

Upravljavec in prevozniki so poročali, da vodstvo redno pregleduje stalno ustreznost in uspešnost SVU. Vodstveni pregledi so organizirani različno glede na prevoznike – nekateri jih izvajajo letno, medtem ko drugi poročajo o mesečnih ali celo dnevnih pregledih. Takšni pregledi omogočajo sprotno spremljanje uspešnosti varnostnih ukrepov in prilagajanje sistemov glede na potrebe.

**Preiskave nesreč in incidentov**

Upravljavec in prevozniki ob nesrečah ali incidentih v železniškem prometu izvajajo preiskave in analize, da bi ugotovili vzroke dogodkov in morebitno potrebo po dodatnih varnostnih ukrepih. Na podlagi izvedenih preiskav so ocenili, ali so potrebni nadaljnji ukrepi za izboljšanje varnosti.

V letu 2023 je upravljavec poročal, da je na podlagi dveh izrednih dogodkov prejel priporočila preiskovalnega organa za izboljšanje varnosti. Poleg tega je na podlagi lastnih preiskav uvedel 21 ukrepov, ki so vključevali različne izboljšave, kot so usposabljanja, tehnične posodobitve in ozaveščanje o varnosti.

Pri več prevoznikih v letu 2023 ni bilo zaznanih nesreč ali incidentov, zaradi katerih bi bilo treba sprejeti dodatne varnostne ukrepe na podlagi lastnih preiskav. Nekateri prevozniki pa so sprejeli dodatne ukrepe, kot so opozarjanje na pravilno manipulacijo tovora, dodatna usposabljanja strojevodij, nadzor delovnih procesov ter ozaveščanje javnosti o nevarnostih pri prečkanju železniških tirov.

## 8.2 Uporaba skupnih varnostnih metod za ovrednotenje in oceno tveganja

Upravljavec in prevozniki imajo v internih aktih SVU opredeljene postopke upravljanja tveganj v skladu z Uredbo Komisije (EU) št. 402/2013 o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja (v nadaljnjem besedilu: Uredba 402/2013).

V okviru pridobitve varnostnih spričeval in varnostnega pooblastila je AŽP to področje pregledala. Iz vsebine letnih varnostnih poročil izhaja, da upravljavec in prevozniki Uredbo 402/2013 uporabljajo pri svojem delovanju in jo izvajajo v praksi. Pri vsaki spremembi železniškega sistema se obravnava pomembnost spremembe. Če se sprememba šteje za pomembno, začnejo postopek upravljanja tveganj, kakor je navedeno v prilogi I k Uredbi 402/2013. Če se sprememba šteje za nepomembno, o njej vodijo ustrezno dokumentacijo.

Upravljavec je v letu 2023 izvedel 24 ocen tveganja, prevozniki pa skupaj 8 ocen tveganja. Povprečno število ocen tveganja na prevoznika je bilo 1, kar je primerljivo z letom 2022.

Upravljavec je izvedel ocene tveganja zaradi naslednjih sprememb:

* Nadgradnja centrov vodenja SNEV
* Centralni sistem za obveščanje potnikov na javni železniški infrastrukturi
* Nadgradnja železniške proge Ljubljana - Brezovica
* Gradnja železniškega podvoza Dunajska cesta v Ljubljani
* Varnostno-tehnična nadgradnja železniškega predora Karavanke
* Zamenjava likovnih signalov s svetlobnimi na postaji Podvelka
* Obnova in nadgradnja radijskega GSM-R omrežja
* Podvoz in priključna cesta na železniškem postajališču Vnanje Gorice
* Vgradnja sistemov za detekcijo nepravilnosti na tirnih vozilih
* Nadgradnja železniške postaje Sevnica
* Nadgradnja železniške postaje Krško
* Obnova nivojskih prehodov na progi d.m. - Metlika - Ljubljana
* Skrajšanje časovnika na novih ELSV napravah
* Gradnja podhoda Latterman
* Prilagoditve SV naprav zaradi gradnje železniškega nadvoza čez Dunajsko cesto
* Prilagoditve SV naprav na postaji Ljubljana Siška
* Dopolnitev ERSV naprave na odseku Sava - Litija
* Zamenjava SV napajalne naprave na Kranju
* Nadgradnja železniške infrastrukture na postaji Nova Gorica
* Obnova tokovne tirnice v predoru Poganek

SŽ Potniški promet, d.o.o., je v letu 2023 izvedel štiri (4) ocene tveganja, ki so obravnavale naslednje spremembe:

* **Izvajanje testnih voženj za tirna vozila**: Poskusne vožnje vozila Trenitalia ETR700 B3 so bile izvedene na odseku Sežana - Ljubljana z namenom ugotavljanja združljivosti vozila z javno železniško infrastrukturo. Prevoznik je ocenil, da ni bilo potrebnih dodatnih varnostnih ukrepov, saj so rezultati testnih voženj pokazali skladnost s tehničnimi standardi.
* **Sprememba minimalnega letnega števila ur strokovnega izpopolnjevanja**: Za delovni mesti vodja vlaka in vlakovodja je bila izvedena sprememba minimalnega števila letnih ur strokovnega izpopolnjevanja. Ocena tveganja je potrdila, da ta sprememba ne bo negativno vplivala na varnost, saj je izobraževalni program prilagojen novim potrebam in zahteva enako visoko raven strokovnosti.
* **Prilagoditev vagonov za prevoz koles**: Modifikacija vagonov ABI za potrebe prevoza kolesarjev je vključevala prilagoditve notranje opreme. Ocena tveganja je potrdila, da modifikacija ne bo vplivala na varnost potnikov ali stabilnost vagonov.
* **Nadgradnja selektivne blokade vrat na potniških vagonih**: Vagoni tipa Beelm, ABeelm, ABeelmt, WRlmt in WReelmt so bili nadgrajeni v skladu z Uredbo Komisije (EU), kar vključuje posodobitev sistema za selektivno blokado vrat. Ocena tveganja je potrdila, da nadgradnja prispeva k večji varnosti potnikov in zmanjšanju tveganja nepooblaščenega odpiranja vrat med vožnjo.

Vse spremembe so bile ocenjene kot varne in ni bilo potrebe po dodatnih varnostnih ukrepih.

SŽ Tovorni promet, d.o.o., je v letu 2023 izvedel eno (1) oceno tveganja, ki se je nanašala na vgradnjo sistema predogrevanja in vzdrževanja temperature na dizelskih lokomotivah vrst 664 in 644. Namen sistema je preprečiti zmrzovanje komponent v zimskih razmerah in s tem izboljšati delovanje lokomotiv v ekstremnih vremenskih pogojih. Ocena tveganja je pokazala, da ta sprememba nima vpliva na varnost železniškega prometa, saj gre za tehnično izboljšavo, ki vpliva le na delovne pogoje in učinkovitost lokomotiv.

Adria Transport v letu 2023 ni izvedla nobenih ocen tveganja. Podjetje sicer redno pregleduje svoj sistem varnega upravljanja in je pripravljeno izvajati ocene tveganja, kadar so potrebne spremembe v železniškem prometu.

PKP Cargo International SI je v letu 2023 izvedla več ocen tveganja, ki so bile osredotočene na odpravo neskladnosti dokumentov SVU z zakonodajo. Te ocene so podprle spremembe v sistemu SVU, ki so bile uspešno implementirane, kar je izboljšalo skladnost delovanja družbe z evropskimi varnostnimi predpisi.

InRail v letu 2023 ni izvedel ocen tveganja, vendar podjetje še naprej priznava pomen SVM za izboljšanje varnosti v železniškem prometu.

Rail Cargo Carrier je v letu 2023 izvedla več ocen tveganja, ki so se nanašale na:

* **Prehod na nov vozni red**: Zamenjava voznega reda je pomemben operativni dogodek, ki zahteva oceno tveganja, saj vpliva na celoten operativni tok vlakov in logistične operacije. Prehod na nov vozni red je bil uspešno ocenjen brez potrebe po dodatnih varnostnih ukrepih.
* **Primopredaja vlakov v Hodošu s prevoznikom RailLog s.r.o.**: Ta sprememba v operativnih postopkih je zahtevala usklajevanje med prevozniki ter preverjanje združljivosti varnostnih standardov. Ocena tveganja je potrdila, da je primopredaja vlakov varna in skladna z mednarodnimi standardi.
* **Organizacija novega transporta na relaciji Chorzów Stary (PL) – Reka (HR)**: Nov transportni koridor je zahteval oceno logističnih tveganj, povezanih s prevozom med Poljsko in Hrvaško. Ocena je zajela tveganja, povezana s prehodom meje, carinskimi postopki in tehničnimi zahtevami različnih železniških omrežij. Vsi dejavniki so bili uspešno obvladani.

Ocene tveganja so bile vodene prek interne aplikacije, kar omogoča hitrejšo obdelavo, sledenje in upravljanje sprememb.

Ten Rail v letu 2023 ni izvedel ocen tveganja, saj ni bilo večjih sprememb v njihovem delovanju.

Podjetje Train Hungary v letu 2023 ni izvedlo ocen tveganja. Družba še naprej deluje v skladu z obstoječimi varnostnimi predpisi, brez uvedbe novih varnostnih ukrepov.

Metrans Adria v letu 2023 ni izvedel ocen tveganja, saj podjetje ni izvedlo sprememb v svojih operativnih postopkih, ki bi zahtevale formalno oceno tveganja.

Poročilo za leto 2023 kaže na kontinuiteto in učinkovitost izvajanja ocen tveganj v železniškem sektorju. Deležniki so sledili predpisanim varnostnim postopkom ter nadaljevali s stalnim izboljševanjem varnosti in tehnoloških rešitev za izboljšanje železniškega prometa v Sloveniji.

Splošno gledano se je slovenski železniški sektor v letu 2023 odzval na izzive z izvajanjem strateških varnostnih ukrepov in nenehnim izboljševanjem sistemov za zagotavljanje varnosti. Prizadevanja za izboljšanje infrastrukture in varnostnih standardov bodo še naprej ključnega pomena za zagotavljanje zanesljivega in učinkovitega železniškega prometa v prihodnje.

## 8.3 Uporaba skupnih varnostnih metod za spremljanje

Upravljavec in prevozniki imajo v svojih internih aktih natančno opredeljene postopke spremljanja skladno z Uredbo Komisije (EU) št. 1078/2012 z dne 16. novembra 2012 o skupni varnostni metodi spremljanja, ki jo morajo uporabljati vsi prevozniki, upravljavci in subjekti, odgovorni za vzdrževanje (v nadaljevanju: Uredba 1078/2012). V okviru pridobivanja varnostnih spričeval in pooblastil je Agencija za železniški promet (AŽP) izvedla preglede teh področij. O uporabi metode spremljanja so poročali vsi prevozniki in upravljavec, pri čemer so poročila izkazovala različne ravni natančnosti in podrobnosti.

Pri nekaterih prevoznikih so bila poročila natančnejša, z jasno opredeljenimi ukrepi in postopki, ki se izvajajo v okviru SVM-spremljanja. Drugi prevozniki so se osredotočili na splošne opise ali so zgolj navedli, da uporabljajo metodo spremljanja, brez dodatnih konkretnih podrobnosti. V primerih, kjer so bile informacije omejene, ni bilo povsem jasno, kako natančno izvajajo nadzor nad ključnimi postopki. Večja podjetja so poročala tudi o nadzoru nad postopki, ki jih izvajajo njihovi pogodbeni izvajalci.

V večini primerov je bilo navedeno, da bodo strategije spremljanja za prihodnje leto določene v zadnjem četrtletju tekočega leta, in sicer na podlagi ugotovitev iz tekočih spremljanj. Kljub temu so bila poročila o specifičnih kazalnikih, ki bi omogočala natančnejše spremljanje, pogosto pomanjkljiva ali sploh niso bila vključena.

Kot ključna področja spremljanja so prevozniki in upravljavec izpostavili nadzor nad izvajanjem varnostno-kritičnih nalog OVKN, razvoj kompetenc osebja, vzdrževanje tirnih vozil, obravnavo že ugotovljenih neskladnosti ter zagotavljanje varnosti potnikov tako med vožnjo kot na postajah in postajališčih.

Neskladnosti, ki so bile ugotovljene v preteklem obdobju, se nanašajo predvsem na pomanjkljivosti v delovnih postopkih, neusklajenost pogodb za dostop do javne železniške infrastrukture (JŽI), skladnost varnostno-upravnih ureditev z veljavno zakonodajo, pomanjkljivosti v registraciji tirnih vozil ter tehnične nepravilnosti na vozilih. Namesto natančnega opisa prednostnih nalog so nekateri prevozniki uporabili splošne formulacije, kot jih določa Uredba 1078/2012, ali pa so prednostne naloge opisali z bolj širokimi izrazi, na primer z optimizacijo postopkov nadzora, zbiranjem podatkov in analizami ter zagotavljanjem varnega izvajanja prevoznih storitev.

Kljub temu, da SVM-spremljanje še ni v celoti implementirano na vseh področjih, so vidni napredki v primerjavi s preteklimi leti. Iz poročil prevoznikov in upravljavca je razvidno, da vlagajo znatne napore v izboljšanje uporabe te metode, kar je privedlo do bolj sistematične obravnave neskladnosti in večje osredotočenosti na preventivne ukrepe.

Izkušnje z uporabo SVM-spremljanja so bile v splošnem ocenjene kot pozitivne. Metoda je omogočila hitrejše prepoznavanje neskladnosti, preprečevanje nevarnih dogodkov in dvig splošne ravni varnosti v železniškem prometu. Vendar pa prevozniki opozarjajo na povečano obremenitev zaradi širokega obsega področij, ki jih je treba spremljati, kar zlasti otežuje evidentiranje postopkov in zagotavljanje sledljivosti dokumentacije. V tem kontekstu je bil podan predlog za razvoj enotnega aplikativnega orodja, ki bi združevalo načrtovanje, spremljanje izvajanja, ukrepe in vrednotenje varnostnih postopkov. Poleg tega je bil izpostavljen pomen boljše izmenjave informacij in izkušenj med vsemi deležniki ter aktivnejše vloge AŽP pri usmerjanju glede izvajanja skupnih varnostnih metod.

Vsi prevozniki in upravljavec se zavzemajo za nadaljnjo krepitev teh metod, pri čemer ostaja poudarek na sodelovanju in izmenjavi dobrih praks, kar bo v prihodnje še naprej ključno za zagotavljanje visoke ravni varnosti v železniškem prometu.

# Varnostna kultura

## 9.1 Vrednotenje in spremljanje varnostne kulture

AŽP vsako leto redno spremlja raven varnosti v železniškem sistemu, pri čemer za posamezne vrste tveganja izvaja primerjave nacionalnih referenčnih vrednosti (NRV) ter tehtanega števila smrtnih žrtev in hudih poškodb (FWSI) na milijardo vlakovnih kilometrov. Sistematično vrednotenje varnostne kulture in spremljanje njenega razvoja poteka skozi analizo letnih varnostnih poročil, izvedenih ocen tveganj, usposabljanj zaposlenih in vzdrževanja varnostnega okolja.

AŽP spodbuja varnostno kulturo z organizacijo izobraževanj o varnem opravljanju dodeljenih nalog ter zagotavljanjem varnega delovnega okolja in ustrezne delovne opreme. Zaposleni so seznanjeni z varnostno kulturo in lahko predlagajo izboljšave internih predpisov (kot je izjava o varnosti z oceno tveganja), ki urejajo to področje. Prav tako imajo možnost predlagati spremembe v varnostnih postopkih in protokolih med rednimi letnimi razgovori z nadrejenimi. S tem se krepi zavedanje o pomembnosti varnostne kulture in njenem vplivu na vsakodnevno delovanje.

Področje varnostne kulture je na ravni države urejeno z zakonodajo, vključno z Zakonom o varnosti in zdravju pri delu, Zakonom o varstvu pri delu ter Zakonom o varstvu pred požarom, ki veljajo tudi za železniški sektor. Agencija tesno sodeluje s podjetji, da bi zagotovila, da zaposleni delujejo v skladu z varnostnimi smernicami in standardi.

V letu 2023 je AŽP zabeležila povečanje števila hudih nesreč v železniškem sistemu, kar je vplivalo na varnostno kulturo v celotnem sektorju. Skupno število hudih nesreč je doseglo 17, kar predstavlja porast v primerjavi s prejšnjimi leti. Med temi nesrečami je bilo 7 iztirjenj, 6 nesreč na nivojskih prehodih in 4 nesreče med osebami in železniškimi vozili v gibanju. Število smrtnih žrtev je znašalo 7, med katerimi so bile 4 osebe zaposlene v železniškem sektorju in 3 uporabniki nivojskih prehodov, medtem ko je bilo hudo poškodovanih 10 oseb, od katerih so bile 3 zaposlene.

Letna raven varnosti, kot jo določa Evropska unija prek nacionalnih referenčnih vrednosti, je v letu 2023 ostala v dovoljenih mejah za večino kategorij. Vendar je Slovenija v kategoriji zaposlenih presegla NRV glede tehtanega števila smrtnih primerov in hudih poškodb na milijardo vlakovnih kilometrov (FWSI). Ta presežek je bil povezan z več hudimi nesrečami, ki so se zgodile predvsem zaradi napak v komunikaciji med progovnimi delavci in prometno službo ter pomanjkljivimi varnostnimi ukrepi na terenu. S strani upravljavca so bili nemudoma sprejeti dodatni ukrepi, kakor so bila realizirana priporočila preiskovalnega organa. V fazi vpeljave je tudi sistem tehničnega varovanja delavcev s čimer se bo zmanjšal vpliv človeškega faktorja.

AŽP v letu 2023 ni izvajala posebnih komunikacijskih aktivnosti s področja varnostne kulture, saj je za to področje pristojna Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa. Ta agencija je osrednji organ, odgovoren za varnost prometa, vključno z ozaveščanjem javnosti in spodbujanjem odgovornega ravnanja vseh udeležencev v prometu. Njeno poslanstvo je prizadevanje za zmanjšanje števila hudih posledic prometnih nesreč in zagotavljanje varnejše infrastrukture ter vedenja v prometu, kar prispeva tudi k izboljšanju splošne varnostne kulture v železniškem sektorju.

Varnostna kultura v železniškem sektorju Slovenije ostaja ključen del upravljanja tveganj in varnostnih protokolov. Kljub povečanju števila nesreč v letu 2023, je spremljanje in vrednotenje varnostne kulture skupaj z izboljšavami pri izvajanju varnostnih ukrepov ključnega pomena za ohranjanje varnosti železniškega prometa. AŽP bo še naprej delovala v skladu z evropskimi standardi in nacionalno zakonodajo za zagotavljanje varnega in učinkovitega delovanja železniškega sistema.

ANNEX: Progress with Interoperability

Please provide the following information as it is at the 31st December of the reporting year (2023).

Please refer to the Appendix for definitions.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **1.** | **Lines excluded from the scope of IOP/SAF Directive (end of year)** |  |
| 1a | Length of lines excluded from the scope of application of the IOP Directive [km] |  0 |
| 1b | Length of lines excluded from the scope of application of the SAF Directive [km] |  0 |
|  |  |  |
| Please provide the list of lines excluded: |
| **2.** | **Length of new lines authorized by NSA (during the reporting year)** |  |
| 2a | Total length of lines [km] |  0 |
|  |  |  |
| **3.** | **PRM adapted stations (end of year)** |  |
| 3a | PRM TSI compliant railway stations  | 70 |
| 3b | PRM TSI compliant railway stations - partial TSI compliance | 13 |
| 3c | Accessible railway stations | 129 |
| 3d | Other stations | 77 |
|  |  |  |
| **4.** | **Train driver licenses (end of year)** |  |
| 4a | Total number of valid European licenses issued in accordance with the Directive 2007/59/EC (as amended) |  1424 |
| 4b | Number of newly issued European licenses (first issuance) |  82 |
|  |  |  |
| **5.** | **Number of vehicles authorised under the interoperability Directive (EU) 2016/797 (during the reporting year)** |  |
| 5a | **First authorisations (article 14(1)(a) Regulation (EU) 2018/545) - total** | **2** |
| 5aa | Freight wagons |  0 |
| 5ab | Passenger coaches |  0 |
| 5ac | Thermal or electric traction units |  0 |
| 5ad | Self-propelling thermal or electric passenger trains |  2 |
| 5ae | Special vehicles/OTM |  2 |
| 5b | **Renewed vehicle type authorisations (article 14(1)(b) Regulation (EU) 2018/545) - total** |  **1** |
| 5ba | Freight wagons |  0 |
| 5bb | Passenger coaches |  0 |
| 5bc | Thermal or electric traction units |  0 |
| 5bd | Self-propelling thermal or electric passenger trains |  1 |
| 5be | Special vehicles/OTM |  0 |
| 5c | **Extended area of use authorisations (article 14(1)(c) Regulation (EU) 2018/545) - total** |  **0** |
| 5ca | Freight wagons |  0 |
| 5cb | Passenger coaches |  0 |
| 5cc | Thermal or electric traction units |  0 |
| 5cd | Self-propelling thermal or electric passenger trains |  0 |
| 5ce | Special vehicles/OTM |  0 |
| 5d | **New authorisations (article 14(1)(d) Regulation (EU) - total** |  0 |
| 5da | Freight wagons |  0 |
| 5db | Passenger coaches |  0 |
| 5dc | Thermal or electric traction units |  0 |
| 5de | Self-propelling thermal or electric passenger trains |  0 |
| 5df | Special vehicles/OTM |  0 |
| 5e | **Authorisations in conformity to type** **(article 14(1)(e) Regulation (EU) - total** | **22** |
| 5ea | Freight wagons | 0 |
| 5eb | Passenger coaches | 0 |
| 5ec | Thermal or electric traction units | 0 |
| 5ee | Self-propelling thermal or electric passenger trains | 21 |
| 5ef | Special vehicles/OTM | 1 |
|  |  |  |
| **6.** | **ERTMS equipped vehicles (total fleet, end of year)** |  |
| 6a | Tractive vehicles including trainsets equipped with ERTMS Level 1 | 52 |
| 6b | Tractive vehicles including trainsets equipped with ERTMS Level 2 | 0 |
| 6c | Tractive vehicles including trainsets – no ERTMS installed | 324 |
|  |  |  |
| **7.** | **Number of NSA staff (full time equivalent employees) by the end of year** |  |
| 7a | FTE staff involved in safety certification | 4 |
| 7b | FTE staff involved in vehicle authorization | 3 |
| 7c | FTE staff involved in supervision | 5 |
| 7d | FTE staff involved in other railway-related tasks | 24 |

Appendix to ANNEX: Applicable definitions - Progress with Interoperability

Applicable definitions are those contained in the relevant articles of the legal documents.

In addition the following definitions apply:

**1. Lines excluded from the scope of IOP/SAF Directive (end of year 2023)**

Railway lines excluded by the Member States from the scope of the application of RSD/IOD: DIRECTIVE (EU) 2016/797, Art. 1.4 a-d; DIRECTIVE (EU) 2016/798, Art. 2.3 a-d, as of 31.12.2020 (reporting year).

**2. Length of new lines authorized by NSA (during the reporting year 2023)**

Length of newly constructed railway lines constituting the Union rail system authorized for placing in service in accordance with Article 18.2 of Directive (EU) 2016/797 during the reporting year (2020).

**3. PRM adapted stations (end of year 2023)**

Railway stations as of 31.12.2022 (reporting year), that complies with the requirements of the Commission Regulation (EU) No 1300/2014 (as amended by Commission Implementing Regulation 2019/772) on the technical specifications for interoperability relating to accessibility of the Union's rail system for persons with disabilities and persons with reduced mobility (PRM TSI).

*Full TSI compliance means full conformity with PRM TSI requirements, as demonstrated with the NoBo certificate. Partial TSI compliance means conformity with some (but not all) PRM TSI requirements, as demonstrated with the NoBo certificate. Accessible station means a station considered accessible under national legislation. (No NoBo certificate available.).*

*Railway station means a location on a railway system where a passenger train service can start, stop or end.*

**4. Train driver licenses (end of year 2023)**

Newly issued and valid driver licenses as of 31.12.2023 (reporting year), issued in accordance with the Directive 2007/59/EC of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 (as amended by Directives 2014/82 and 2016/882 and by Regulation 2019/554) on the certification of train drivers operating locomotives and trains on the EU railway system.

**5. Number of vehicles authorized under the interoperability Directive (EU) 2016/797 (during the reporting year 2023)**

The number of vehicles authorised through (issued, renewed and amended) vehicle authorisations for placing on the market in accordance with Article 21 of Directive (EU) 2016/797 during the reporting year (2022).

**6. ERTMS equipped vehicles (end of year 2023)**

Number of operated tractive vehicles (owned, leased, and rented minus rented-out) equipped and not equipped with ETCS level 1 and level 2.

*Vehicles without power units are excluded. Multiple units and or with multiple driving cabs to be counted once. Includes only vehicles which are operated to transport freight or passengers, and shunting locos (if available). Yellow fleet and other IM vehicles are not included. Includes only vehicles which are registered in the country of main business activities of RUs.*

**7. Number of NSA staff (full time equivalent employees) by the end of year 2023**

Total number of full time equivalent NSA employees as of 31.12.2023 (reporting year).

 *Only staff dealing with railways is to be included.*

1. NRV je izražena kot število smrtnih primerov in težkih poškodb po posameznih kategorijah tveganj na leto zaradi hudih nesreč na milijardo (109) vlakovnih kilometrov na leto. [↑](#footnote-ref-1)
2. FWSI je izražena kot tehtano število smrtnih primerov in poškodb na letni ravni na milijardo (109) vlakovnih kilometrov, pri čemer se upošteva, da je ena poškodovana oseba enakovredna 0,1 smrtnega primera. [↑](#footnote-ref-2)